

Διευθυντής: ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Κ. ΧΡΥΣΟΣ

Ιωάννης Χ. Δημητρούκας

Ταξίδια και επικοινωνία
στο Βυζαντινό κράτος
από τις αρχές του 6ου μέχρι τα μέσα του 11ου αι.

ΤΟΜΟΣ II



ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤ. Δ. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ

Editor: EVANGELOS K. CHRYSOS

Ioannis Ch. Dimitroukas

Reisen und Verkehr
im Byzantinischen Reich
vom Anfang des 6. bis zur Mitte des 11. Jh.s

BAND II



HISTORICAL PUBLICATIONS ST.D. BASILOPOULOS

(RECAP)

DF531

D453

1997

Bd.2

Ioannis Ch. Dimitroukas:
Reisen und Verkehr im Byzantinischen Reich
vom Anfang des 6. bis zur Mitte des 11. Jh.s - Band II
Athens: Historical Publications ST. D. BASILOPOULOS - 1997
(Historical Monographs, 18) - ISBN 960-7731-08-5

Historical Monographs Editor: Evangelos K. Chrysos
ISSN 1105-0837

© 1997 St. D. Basilopoulos
Historical Publications
6 Hippocrates St., GR-106 79 Athens
Tel.-Fax.: 01/363-8343

Printed in Greece

PRINCETON UNIVERSITY LIBRARY



3 0101 034357879

INHALTSVERZEICHNIS BAND II

V. SEEREISEN

1. Schiffe	413
2. Die Schiffsmannschaften	426
3. Reiserouten und Häfen	432
4. Mentalität und Religiosität der Seeleute in Byzanz ..	510
5. Schifffahrtsumstände und Gefahren	520
6. Alltagsleben an Bord	538

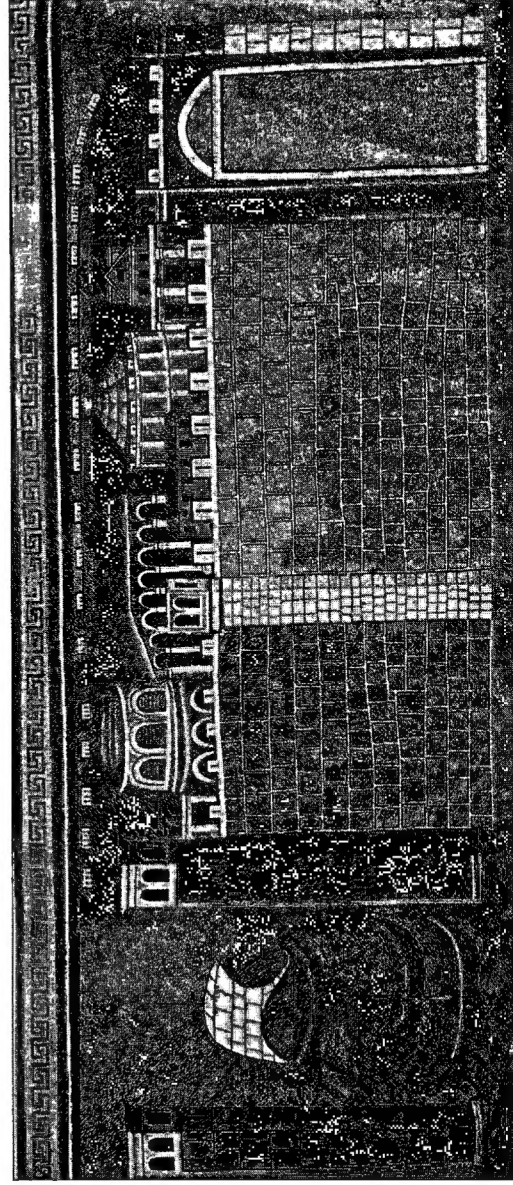
VI. QUELLENSTUDIEN UND ZEUGNISSE

1. Reisen in exotische Länder	545
2. Das Erlebnis "Verbannung": Die Verbannungen des Theodoros Studites	564
3. Untergegangene Schiffe	569
4. Franken, Araber und Russen reisen nach Konstan- tinopel	576

VII. EPILOG: EINSTELLUNGEN ZUM REISEN UND REISEWIRKLICHKEIT IN BYZANZ

REISEWIRKLICHKEIT IN BYZANZ	607
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	615
REGISTER.....	659

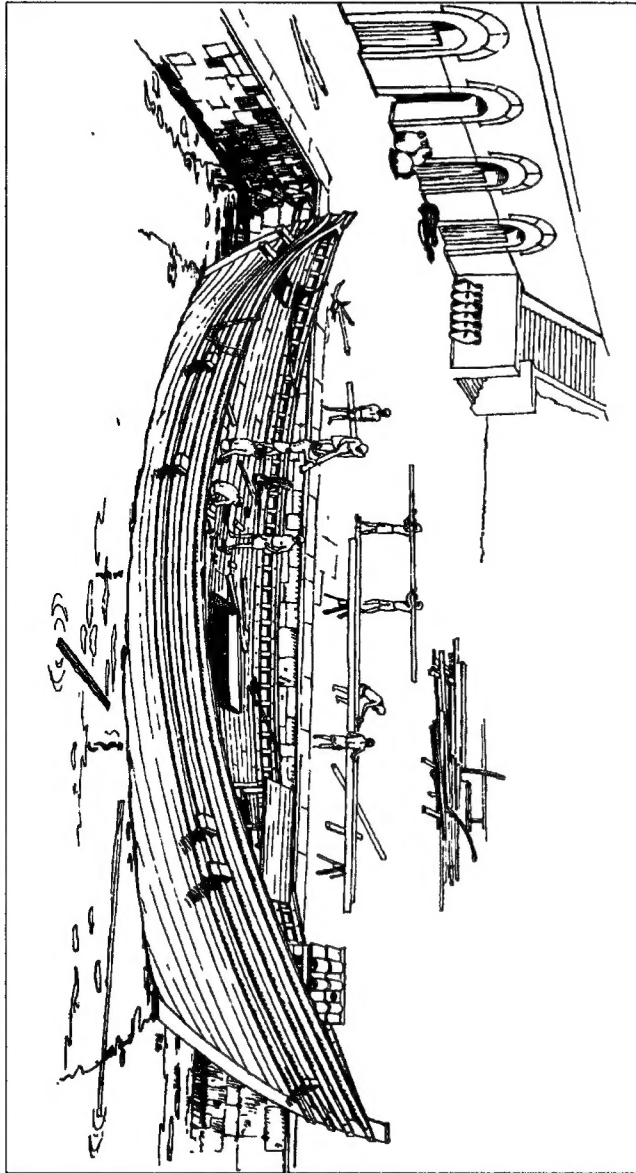
1513 9800011072 R2056701



Ravenna. S. Apollinare in Classe. Mosaikdarstellung (6. Jh.): Ansicht des Hafens.



Glasierter Tonteller (13. Jh.): Zweimastiges Schiff mit «lateinischen» Segeln.



Das Yassi-Ada Schiff II. (um 626). Rekonstruktion.

V. SEEREISEN

1. Schiffe

1. 1. Handels- und Fischerschiffe: Typen und Nomina

Für die Handelsschiffe und die Transportschiffe der Handelsmarine¹ kommen in den Quellen Benennungen vor, die entweder allgemein (πραγματευτικά/ἐμπορικά, φορτηγά, καματηρά/σκευοφόρα καράβια, σκάφη, πλοῖα) oder auf die Fracht (ἱππαγωγά, αἰταγωγά/αἰτοφόρα) bzw. die Form des Schiffskörpers (στρογγύλα, περικαμπή πλοῖα, ὀλκάδες) bezogen sind. Als «runde Schiffe» unterscheiden sich die Frachter klar von den «langen Schiffen», d.h. den Kriegsschiffen.

In den Einzelheiten und in den Gesamtformen haben wir beim byzantinischen Handelsschiff eine weit größere lokale Differenziertheit vorauszusetzen als beim Kriegsschiff. Konstantin VII. kennt zwei Typen von Handelsschiffen, nämlich Konduren (zu κόντουρος, «kurzschwänzig»²) und Sagenen (wahrscheinlich vom gr. σάγιον, «viereckiges Segel»³, oder vom lat. sagena, «Fischnetz»), auf denen die Kroaten zu Handelszwecken «von Burg zu Burg im Bereich von Paganien (Land der Narentaner) und dem Meerbusen Dalmatiens bis nach Venedig» fuhren. Die Konduren hatten 20,

1. Vgl. hierzu, Ahrweiler, Mer, S. 408ff.; Eickhoff, Seekrieg, S. 135ff.

2. Kahane, Sprache, Nr. 161, Sp. 413; Ahrweiler, Mer, S. 414, Anm. 6.

3. Ebda., S. 415, Anm. 1

die kleineren Konduren nur zehn Leute an Bord, während die Sagenen, die zunächst kleine Fischer- und Flußboote⁴ gewesen sind, von einer 40köpfigen Mannschaft bedient wurden⁵. Möglicherweise sind die ragusanischen Handelsschiffe, die im Jahre 871 die Sklavenen über das Meer gebracht hatten, um als Verbündete des Basileios I. und Ludwigs II. an der Belagerung Baris teilzunehmen, Konduren und Sagenen gewesen⁶. Für ihre Operationen setzte die byzantinische Kriegsflotte beide Schiffsarten zum Transport des Gepäcks (τοῦλδον) ein⁷.

Im Schwarzen Meer erwähnen die Quellen die chersonitischen Lastschiffe (καράβια), die pontischen und paphlagonischen Getreide- und Weintransporter und jene Handelsschiffe, die an der Küste des Themas Bukellarion tätig waren⁸. Es ist durchaus wahrscheinlich, daß diese Schiffe nach ihrem Herkunftsgebiet spezielle Bezeichnungen trugen, obwohl unsere Quelle sie allgemein als πλοῖα bezeichnet. In jedem Fall sind dabei unterschiedliche, den örtlichen Gegebenheiten angepaßte Schiffstypen anzunehmen. In der Ägäis und an der Westküste Kleinasien kommt im 5. und im 10. Jh. das Lastschiff «Plate» vor. Die Deminutivform Platidion bezeichnete im 11. Jh. relativ kleinere Lastschiffe. Ein zweimastiges Platidion, dessen Preis sich auf 42 Hyperpyra belief, und ein kleines Platidion werden im Testament des Christodulos, des Gründers des Johannes-Klosters auf Patmos, neben einem κουτρούδι⁹, das 200 Goldstücke wert

4. Naumachica, c. 5, S. 41f.

5. DAI I, c. 31, 54-74, S. 150; vgl. Antoniadis-Bibicou, Études, S. 154f.

6. TheophCont, S. 293.

7. Ahrweiler, Mer, S. 414.

8. DAI I, S. 286.

9. Das Wort kommt sonst als Gefäßbezeichnung vor; vgl. Christ. Mitylenaios, Gedichte, S. 29, Nr. 45: Εἰς τὰ πεμφθέντα τῷ φίλῳ ἀνθίμα

war, und einem ἐξελαστικόν (= Schnellsegler?) erwähnt (a. 1093)¹⁰.

In Ägypten trifft man auf kleinere, zum Transport von Getreide dienende Flußschiffe (Kähne), die die Bezeichnung διαρήματα trugen. Darauf wurde das Getreide von der Ortschaft Chäreu durch einen künstlichen Kanal nach Alexandria gebracht, wo es in der sog. Phiale gespeichert wurde¹¹. Die Schiffe, die im Roten Meer fuhren und gewöhnlich in Klysma anlegten, wurden nach dem Zeugnis der Papyri (Pap. Lond. 1336, 5) λουφία genannt, vermutlich weil diese wie eine Haube aussahen¹². Das in Kellia (Oberägypten) abgebildete Schiff¹³ könnte auf Nilboote oder auf Schiffe des Roten Meeres bezogen werden. Neben den «Gazellen», den berühmten Hochseehandelsfahrzeugen der alexandrinischen Kirche, von denen die Rede unten sein wird, kommt sonst an der Küste Nordafrikas im 7. Jh. eine leicht zu handhabende Küstenschiffsart vor, die Sandalon hieß, wahrscheinlich weil sie flach wie Sandalen war oder einen sozusagen «sandalenleichten» Rumpf hatte¹⁴.

Die Pamphylen, große Rund- und Transportschiffe der Kriegsmarine, mit 130-160 Ruderern, wurden wohl nach ihrem Herkunftsgebiet, nämlich Pamphylien in Südostklein-

ἐψυχρισμένα κουτρούδια; vgl. Makris, Studien, S. 173f., Anm. 70, mit weiteren Belegen und Literaturhinweisen.

10. Sokrates, HE, VII 37, S. 820, 11ff.: Ναὺς ἀχθοφόρος μεγίστη ἡ τοὺς μεγάλους κομίζουσα κίονας, πλάτην αὐτὴν ὀνομάζουσι, νεωστὶ κατεσκεύαστο ἐν τῇ τῆς Τρωάδος αἰγιαλῷ; vgl. Antoniadis-Bibicou, Études, S. 24; Kahane, Sprache, Nr. 166, Sp. 415; Nystazopulu-Pelikidu, Ἐγγραφα Πάτμου, I, S. 48*; Makris, Studien, S. 173f.

11. Prokop, Bauten, VI, 1, 3, S. 280.

12. Christides, Continuation, S. 58.

13. Ebda., S. 63, Abb. 1.

14. Doctrina Jacobi, S. 214, Anm. 129, S. 215; vgl. Kahane, Sprache, Nr. 162, Sp. 413f.

asien, so benannt¹⁵. In Kilikien und Pamphylien dürfte auch das in Zusammenhang mit der Tätigkeit der erfahrenen Seeleute Mardaiten erwähnte Kriegs- und Handelsschiff *Galoia*/*Galea* entstanden sein, das zum Auskundschaften und zur Übermittlung der Botschaften des Flottenchefs benützt wurde¹⁶.

Als Rund- und Transportschiffe der Kriegsflotte sind ferner die *Katenen*/*Akatenaria*/*Akatia*¹⁷, die *Sakturen*, die *U-sien*, die üblicherweise mit Russen bemannt wurden¹⁸, und die relativ großen *Kumbarien* (*κουμπάροι*, *κουμδάρια*, agr. *κύμβα* -lat. *cumba* → Deminutivum: *κυμβάριον* → arab. *cubar*)¹⁹ einzuordnen. Auch das sog. *Chelandion* (*χελώνη*/*χελύνη*, «Schildkröte», → *χελ(υ)νάδιον* → *χελάνδιον*) scheint ursprünglich Transportschiff gewesen zu sein²⁰. Durch Eustathios von Thessalonike²¹ ist schließlich die Handelschiffsart *σακολαίφεα* (ein Kompositum von *σάκος*, «Soldatenmantel», und *λαῖφος*, «Segel», mit sekundärem Einfluß von *σάκος*, «Sack») belegt, zunächst «Segeltuch»²², dann kunstlos gebaute Schiffe mit viereckigem Segel und bauchigem Rumpf²³.

Die Fischerflottillen²⁴ setzten sich aus *ἀλιόδια* (achtrudrige

15. Kahane, Sprache, Nr. 160, Sp. 413; Ahrweiler, Mer, S. 417.

16. Naumachica, S. 21, 33, 66; vgl. Ahrweiler, Mer, S. 414.

17. Antoniadis-Bibicou, Études, S. 166f.

18. Ahrweiler, Mer, S. 417.

19. Naumachica, c. 78, S. 32; De them. 11, S. 19, 97; Ahrweiler, Mer, S. 414.

20. Moutsos, *Χελάνδιον*, S. 408f.; irrtümlich, Kahane, Sprache, Sp. 412ff: «Wohl eine Ableitung von (ἐγ)χελυς, 'Aal'».

21. Kukules, *Λαογραφικά*, I, S. 308f.; vgl. Antoniadis-Bibicou, Études, S. 167.

22. Kahane, Sprache, Nr. 176, Sp. 418.

23. Kukules, BBII, 5, S. 361f.

24. Ebda., S. 340; Ahrweiler, Mer, S. 409f.

kleine Schiffe), *ἀλιευτικά ἀγγάρια* (vierrudrige, mit Segel und Antenne versehene Fahrzeuge), *ἀλιευτικά σανδάλια* (zwei- oder vierrudrige Barken), die zunächst zur Bedienung der kleinen *Dromonen* gebaut, aber ab dem 11. Jh. als Fischerkähne benutzt wurden²⁵, *γρίποι* (urspr. «Fischnetz»)²⁶, *ἀρκλαι*, eine Art Schaluppen, die sich für Flußschiffahrt eigneten, und *ἄκατοι* zusammen. Die Termini scheinen allgemein die kleinen Wasserfahrzeuge aller Art zu bezeichnen. Die Bedeutung der Fischerei für die Schifffahrt liegt nicht nur darin, daß bei den zum Fischfang unternommenen kurzen Küstenfahrten die nötige seemännische Erfahrung für normale, längere Seeunternehmungen erworben wurde, sondern auch in der Tatsache, daß sich aus Fischerschiffen gewisse Schiffsarten der Kriegs- und Handelsmarine entwickeln konnten. So wurden *Agraria* ab dem 9. Jh. zu Luxusjachten für die kaiserlichen *μεταστασίματα* eingerichtet²⁷, *Sandalon* ist auch als Schiff für Küstenschiffahrt belegt, während von der kleinen Schiffsart *ἄκατος* (bei Hesych und Zonaras als synonym zu *κάραβος* angeführt) allem Anschein nach das mittelalterliche italienische Schiff «*acazia*» stammte²⁸.

Was die *nomina navium* betrifft, so scheint die Feststellung von W. Ashburner, daß die Schiffe im Mittelalter bis zum Ende des 12. Jh.s zumeist keinen Namen mehr wie im Altertum gehabt hätten²⁹, auch bezüglich byzantinischer Schiffe richtig zu sein. Aus diesem Grund wurden die Schiffe wahrscheinlich mit dem Namen ihres *ναύκληρος* in den Urkunden registriert und eingetragen. Doch gibt es manche Ausnahmen. Das Wrack von Pantano Longarini (datiert um

25. Theoph., S. 397; De cer. I, S. 659.

26. Makris, Studien, S. 173; Kahane, Sprache, Nr. 164, Sp. 414.

27. DAI I, S. 246.

28. Bragadin, Navi, S. 404f.

29. Ashburner, The Rhodian Sea-Law, S. clv f.

600-650³⁰) trug auf einer nicht mehr erhaltenen farbigen Platte aus Bananenbaumholz einen Namen, dessen wahrscheinlichste Rekonstruktion Pegasos, das legendäre fliegende Pferd der griechischen Mythologie, ist³¹. Die Graffiti an der Grammata genannten Küste von Syros enthalten oft den Schiffsnamen «Maria»³². Bei der sog. Akoluthos, dem zweiten von den beiden kaiserlichen Luxusschiffen, die dem Kaiser Leon VI. (886-912) für die längeren Ausflüge nach Nikomedeia, Pylai und Prusa dienten, ist nicht deutlich, ob es sich um einen Schiffsnamen oder um eine Schiffsbezeichnung handelte³³. Im Gegensatz dazu ist der Name ἐξκουσοῦτον (= ἐξκουροῦτον?), mit dem das Admiralschiff der byzantinischen Flotte um 1096/1097 bei den Seeleuten bekannt war³⁴, sicher auf die besondere Art des Schiffes bezogen.

1.2. Merkmale und Größe der Handelsschiffe - Schiffsbaumethoden

Der Hauptunterschied zwischen Kriegs- und Handelsschiffen bestand darin, daß die Handelsschiffe mehr Raum zum Transport von Waren besaßen und daher als bauchige und breite Fahrzeuge («στρογγύλα») gebaut sein mußten. Bei den Kriegsschiffen stand das Zahlenverhältnis zwischen Länge und Breite bei 7:1, während bei den Handelsschiffen die lange Achse das Dreifache oder das Zweifache der Breite

30. Throckmorton, Roman Wreck, S. 262.

31. Daß das Schiff wirklich Pegasos hieß, ergibt sich aus der Bemerkung von Throckmorton, ebda., S. 262, er sei überzeugt, daß auf dem Holzschild außer dem Namen die Abbildung eines Pferdekopfes gestanden hätte.

32. Kukules, Ἐκ τοῦ ναυτικοῦ βίου, S. 10; vgl. Makris, Studien, S. 154.

33. DAI I, c. 51, 34-40, S. 246ff.

34. An. Komn., X 8, 3, Bd. II, S. 216; vgl. Ahrweiler, Mer, S. 417f.

maß. Das ältere Schiffswrack von Yassi-Ada, das aus dem 4. Jh. stammt, dürfte 62 Fuß lang und 35 Fuß breit (etwas weniger als 3:1) gewesen sein. Das jüngere Schiffswrack von Yassi-Ada war ebenfalls 62 Fuß lang, aber nur 17 Fuß breit (3,6:1). Der Rumpf des vor einiger Zeit ausgegrabenen Wracks von Serçe Liman war auf dem Deck 15 m, in der Höhe der Wasserlinie ca. 14,5 m lang und die Querbalken maßen 5,13 m, woraus sich ein Verhältnis etwas größer als 3:1 zwischen Länge und Breite ergibt³⁵.

Die Einschätzung der Tragfähigkeit byzantinischer Schiffe stößt auf das Problem der Umrechnung der antiken Maßeinheiten. Trotzdem ist die Forschung heute anhand juristischer und hagiographischer Texte geneigt, einen drastischen Rückgang der Schiffsgröße im Spatrömischen Reich anzunehmen. Im Osten hatte sich die Situation im Lauf des 5. Jh.s relativ gebessert. Die 500 requirierten Frachtschiffe der Armada Belisars, mit welcher er die Rückerobertung Nordafrikas durchführte, hätten im Durchschnitt eine zwischen 120 und 200 t liegende Aufnahmefähigkeit gehabt³⁶. Die sehr großen Einheiten werden in den Quellen klar als etwas «Außergewöhnliches» erwähnt. Johannes Moschos berichtet von einem Schiff mit einem Rauminhalt von 35.000 Scheffeln (= ca. 230 t³⁷). Drei Wochen lang sollen sich 300 Arbeiter umsonst darum bemüht haben, das riesige Schiff vom Stapel laufen zu lassen oder auch nur von der Stelle zu bewegen³⁸. Das Fassungsvermögen von zwei weiteren Großfrachtern soll 50.000 (= ca. 300 t)³⁹ und 70.000⁴⁰ modii (= ca. 450 t) betragen

35. Steffy, Serçe Liman, S. 30ff.; Doorninck, Medieval Shipwreck, S. 46.

36. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 11, 13-17, S. 86.

37. Doorninck, Byzantium, S. 138

38. Pratum Spirituale, c. 83, col. 2940; vgl. Pigulewska, Byzanz, S. 66.

39. Pratum Spirituale, c. 190, col. 3069; vgl. Pigulewska, Byzanz,

haben. Von großem Interesse sind die Informationen über die Kapazität der Schiffe der Kirche von Alexandria. So hatte eine «Gazelle» einen Rauminhalt von 20.000 Scheffeln⁴¹, während 13 weitere Schiffe die Bezeichnung «μυριοφόροι» trugen⁴². Vermutlich handelt es sich in diesem Fall um ein «epitheton ornans»⁴³, das soviel wie Großfrachter bedeutet. Liegt jedoch der Angabe eine konkrete Maßeinheit zu Grunde, so muß man wohl Artaben (= 25-40 Liter) annehmen. Demnach dürfte die Ladekapazität der genannten Schiffe sehr hoch gewesen sein⁴⁴. Casson berechnet die Tragfähigkeit auf 400 t, vorausgesetzt, daß es sich um Amphoren oder Medimnen handelte⁴⁵.

Ausgegrabene Wracks legen im allgemeinen den Schluß nahe, das im 6. und 7. Jh. in der Regel kleinere und mittelgroße Schiffe gebaut wurden. So muß die Fracht des mit 900 Weinamphoren beladenen Yassi-Ada-Schiffes II. ungefähr 40 t gewogen haben. Etwas größer scheint das Yassi-Ada-Schiff I. gewesen zu sein. Das byzantinisch-fatimidische Handelsschiff, das 1021/1022 im Hafen von Serçe Liman, nördlich von Rhodos, gesunken war, hatte einen kastenartigen Laderaum, dessen Kapazität sich auf 37 metrische t belief⁴⁶.

Freilich gab es Schiffe mit größerer Ladefähigkeit. Als

S. 66; Doorninck, Byzantium, S. 138.

40. *Miracula Phocae*, c. 4, S. 274, 15.

41. *Vita Ioannis Eleemosynarii*, c. 8, S. 533.

42. *Ebda.*, c. 28, 10-11, S. 380.

43. Claude, *Handel*, S. 56; vgl. Alexias, X 8, 2, ed. Leib, II, S. 215: *μυριοφόρον ναὺν ληστρικὴν μισθωσάμενος τριάκμερον ἐξακισχίλιων χρονίων στατήρων, ἐν ᾗ ἐρέται μὲν διακόσιοι, ἐφόλκια δὲ τὰ συνεφεπόμενα ταύτῃ τρία*.

44. *Vita Ioannis Eleemosynarii*, S. 593 (Kommentar); vgl. Claude, *Handel*, S. 56, Anm. 195.

45. *Ebda.*, S. 56, Anm. 196.

46. Doorninck, *Medieval Shipwreck*, S. 46.

groß - es war über 80 Fuß lang - muß auch ein während der 2. Hälfte des 6. Jh.s auf dem Seeweg nach Nordafrika bei Marzamemi in Sizilien gesunkenes Schiff gegolten haben. Seine Fracht aus den vorgefertigten Marmorteilen einer Kirche wog etwa 76-77 t⁴⁷, sein gesamtes Fassungsvermögen muß aber 200-300 t betragen haben⁴⁸. Über die Ladefähigkeit des größtenteils zerstörten Schiffswracks von Pantano Longarini aus dem 7. Jh. können nur Hypothesen aufgestellt werden. Auf jeden Fall muß es die gleiche⁴⁹ oder eine noch größere Ladekapazität als das Schiff von Marzamemi gehabt haben, vorausgesetzt, daß die Einschätzungen seiner Länge mit 100-130 Fuß (= ca. 40 m) richtig sind.

Sicher waren Frachter dieser Ausmaße besser für lange Reisen geeignet. Die Tendenz, wendige Schiffe mittlerer Größe bauen zu lassen, scheint sich jedoch im Lauf der Zeit verstärkt zu haben. In diesem Zusammenhang ist das spätere Schiffswrack von Yassi-Ada repräsentativ für die mediterranen Schiffe des 7. Jh.s. Die Einstellung der regelmäßigen «Getreidefahrten» zur «Ewigen Stadt», die nach der Übertragung der Hauptstadt (330) allmählich verfiel, und die Intensivierung des Seeverkehrs auf der Route Alexandria - Konstantinopel machte nun die Benützung der römischen Riesenfrachter unnötig. Daneben wurde die Warennachfrage durch die demographische Krise (durch Pest und Kriege verursacht) negativ beeinflusst, so daß Volumen und Wert der Handelswaren dramatisch sanken. Schließlich ließ der Staat die Korporationen der *Navicularii* bewußt verfallen⁵⁰, da er ihre Leistungen nicht mehr für gewinnbringend hielt, und

47. Kapitän, *Elementi architettonici*, S. 120.

48. Doorninck, Byzantium, S. 136.

49. Claude, *Handel*, S. 57.

50. Der Zerfall der Korporationen der *Navicularii* begann spätestens zu Beginn des 7. Jh.s; vgl. hierzu, Brandes, *Städte*, S. 154.

wandte sich nun wegen der geringeren Transportkosten an die unabhängigen ναύκληροι, indem er ihre Schiffe zu mieten begann, statt jene der Navicularii zu requirieren. Die niedrigen Mietpreise sind wahrscheinlich mit den neuen billigeren Schiffsbaumethoden des 7. Jh.s in Verbindung zu bringen⁵¹.

Vom Ende des 6. Jh.s an, als die Piraterie im Mittelmeer wieder eine Bedrohung zu werden begann, kristallisierte sich allmählich die seemännische Gewohnheit heraus, in Küstensicht zu fahren und längere Routen in mehreren Etappen zurückzulegen. Parallel dazu wurden schnellfahrende und manövrierfähige Schiffsarten entwickelt, die imstande waren, bei feindlichen Angriffen durch geschicktes Steuern der Gefahr zu entinnen⁵².

Die Schiffsausrüstung dürfte durch die Einführung des dreieckigen, sog. lateinischen Segels leistungsfähiger geworden sein. Über dessen Ursprung, Entstehungszeit und Verbreitung läßt sich streiten. Jedenfalls scheint die neue und schwer handzuhabende Takelage seit der ausgehenden Antike allmählich Verbreitung gefunden zu haben, obwohl sie erst durch eine um 880 datierte Miniatur belegt ist⁵³. Wahrscheinlich war dieser neue Segeltyp arabischen Ursprungs, wie die Daus genannte Schiffsart vermuten läßt.

Gewiß konnten die neuen Schnellsegler bei Hochseefahrten Rekordzeiten erreichen, jedoch wurde dies durch die häufigen und längeren Aufenthalte mehr als ausgeglichen, so

51. Doorninck, Byzantium, S. 139.

52. Lopez, Trade, S. 71, meint, die neuen Eindeckschiffe seien vielleicht eine direkte Antwort auf die Erscheinung der sklavenischen Einbäume und der arabischen Daus gewesen, was durch den Rückgang des Handelsvolumens bedingt gewesen sein muß.

53. Es handelt sich um Miniaturen aus der Handschrift mit den Homilien des Gregorios Nazianzenos; vgl. Galavaris, Illustration, S. 151 und Abb. 237.

daß sich im allgemeinen eine Verringerung der Tagesleistung der Schiffe in der Epoche vom 4. bis zum 12. Jh. feststellen läßt. Ihre Geschwindigkeit lag im Durchschnitt ungefähr zwischen 1,5 und 3 kn. Dieser Schluß läßt sich durch die Errechnungen von L. Casson und A. L. Udovitch bestätigen. Der erste errechnete 3-4 kn für Schiffe, die mit günstigem Wind längs der Küste fuhren, der zweite Forscher 1-2 kn für die Handelsschiffe, die im 11. und 12. Jh. zwischen Alexandria und der nordafrikanischen Küste verkehrten⁵⁴.

Die berühmtesten «Vertreter» der neuen Schiffsgeneration sind die «Gazellen» der alexandrinischen Kirche; sie erhielten diese merkwürdige Bezeichnung wegen ihrer Fahr-schnelligkeit. Unter günstigen Wetterverhältnissen konnten die genannten Schiffe Rekordzeiten erreichen. Ein mit 20.000 Scheffeln (= 340 Kubikmeter) Getreide beladener δόρυων soll bei günstig-stürmischem Wind in zwanzig Tagen und Nächten unaufhörlicher Fahrt nach England (Entfernung: 5000 - 6000 km, Tagesleistung 250 - 300 km!) gelangt sein⁵⁵. Obwohl diese Angabe kaum glaubhaft ist⁵⁶, zeigt sie zumindest, was die Zeitgenossen von der Geschwindigkeit solcher Fahrzeuge hielten.

Ob diese Schiffsart die Vorläuferin der spätmittelalterlichen Galeere, «der Königin des Mittelmeeres», gewesen ist⁵⁷, scheint zweifelhaft zu sein, zumal die Galeere dem Namen nach der zuerst im 9. Jh. durch die Institutionen Leons des Weisen bezeugten eindeckigen, mit Rudern versehenen Schiffsart γαλ(λ)οία bzw. γαλέα (zunächst eine Art Hai) nähersteht⁵⁸.

54. Vgl. hierzu, Claude, Handel, S. 66.

55. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 8, S. 353f.; vgl. ebda., S. 550, wo δόρυων mit anderen Schiffsnamen aus der Tierwelt, wie κύνθαρος, κύκνος, κάραβος, κριός und τράγος verglichen wird.

56. Claude, Handel, S. 65.

57. Lopez, Trade, S. 71.

58. Kahane, Sprache, Nr. 158, Sp. 412; Bragadin, Navi, S. 398ff.

Die Segelschiffe des 11. und 12. Jh.s waren klein bis mittelgroß gebaut: so hatten die Schiffe der Klöster von Patmos, Lavra, Chilandarion, Kosmosoteira und Hagia Sophia eine Tonnage von 500 - 2200 modii, d.h. 8,5 bis 39 Kubikmeter (der Durchschnitt lag bei 1000 modii, d.h. 17 Kubikmeter)⁵⁹. Wie diese Schiffe ausgesehen haben, ergibt sich aus drei Urkunden des «Büros des Meeres», nämlich der zuständigen für die Einschätzung des Rauminhalts der Schiffe Behörde, in denen die genauen Dimensionen dreier Schiffe des Johannesklosters auf Patmos angegeben werden:

1. Länge: 7,02 m. Breite: 3,28 m. Tiefgang 1,17 m. Rauminhalt: 1572 modii (a. 1195)⁶⁰.

2. Länge: 4,92 m. Breite: 2,81 m. Tiefgang: 0,82 m. Rauminhalt: 595 modii (a. 1199)⁶¹.

3. Länge vom Mast bis zur Schotte (φρακτῆ) des Hinterstevens: 8,43 m. Breite in der Schiffsmittle: 4,22 m. Tiefgang 1,30 m. Fassungsvermögen: 2034 modii (a. 1203)⁶².

Die Klosterschiffe waren also kleine «Rundschiffe» mit hoher Stabilität, da ihre Länge ungefähr das Doppelte ihrer Breite und die Breite das Dreifache ihres Tiefgangs betrug. Nach der Darstellung eines Schiffes auf einem glasierten Tonteller des 13. Jh.s zu urteilen, hatten die Segelschiffe des

hebt die hydrodynamische Form der Galeere hervor, unterscheidet zwei Galea-Arten, nämlich die Galea der Kriegs- und die Galea der Handelsmarine, und datiert ihre Aufnahme, Verbreitung und Vervollkommnung durch die neue phantasievolle und tollkühne Schicht der Kauffahrer der italienischen Republiken, die zugleich durch Waffen die Freiheit der Seewege erkämpfen, in die Zeit um 1000; Abbildung bei Ducellier, Byzance, S. 218.

59. Antoniadis-Bibicou, *Études*, S. 132f.

60. Nystazopulu-Pelekidu, *Ἐγγραφα Πάτμου*, II, S. 93, Nr. 56, 17-19, S. 95f.

61. Ebda., S. 122f., Nr. 59, 15-16, S. 127.

62. Ebda., S. 131, Nr. 60, 15-22, S. 134.

zeitgenössischen und wohl auch der vorangegangenen Jahrhunderte zwei Masten, je mit einem dreieckigen lateinischen Segel versehen⁶³. Selten gab es größere Schiffe. Unter dem Jahre 984 wird ein Schiff des Lavraklosters erwähnt, dessen Fassungsvermögen 6.000 modii betrug⁶⁴. Das dürfte ungefähr 11,7 m lang, 5,6 m breit und 1,56 m tief gewesen sein. Im 11. Jh. besaß dasselbe Kloster sieben Schiffe; jedes von ihnen hatte im Durchschnitt eine Tonnage von 2.300 modii (Gesamttonnage: 16.000 modii). Gegen Ende des Jahrhunderts sinkt die Zahl der Schiffe des Klosters auf vier, ihre Gesamttonnage beträgt 6.000 modii⁶⁵.

In bezug auf die Bauweise ist die Epoche vom 7. bis zum 11. Jh. eine Übergangsepoche gewesen, in der man allmählich von der älteren «first-shell»-Konstruktion zur neuen Skelettbauweise überging⁶⁶. Die Wracks von Yassi-Ada II. und Pantano Longarini, die beide um 600-650 in der «gemischten Bauweise» gebaut wurden, lieferten die ersten Vorzeichen dafür, daß reine «first-shell»-Konstruktionen bald aus dem Mittelmeer verschwinden würden. Bei der gemischten Bautechnik wurde der überwiegende Teil des Schiffsrumpfes in der normalen griechisch-römischen Manier gebaut: Man setzte zuerst aus miteinander verkeilten Planken die Außenhaut des Rumpfes zusammen, befestigte sie am Kiel und baute danach Spanten ein; der obere Teil des Rumpfes aber wurde gewiß mit «modernen» Konstruktionsmethoden gebaut: Man

63. Kashdan, *Byzanz*, S. 13 (Darstellung), 14; Kashdan/Wharton Epstein, *Change*, S. 49.

64. Lavra I, S. 285; Dölger, *Schatz*, S. 293, Nr. 108, 22-23.

65. Lavra I, S. 135, Nr. 50, 14-18, S. 285, Nr. 55, 1-2, 16-17.

66. Bei der «first-shell»-Bauweise erstellt man zunächst Kiel und Bordwände, um erst danach die Spanten einzufügen. Bei der Skelettbauweise liegt die Priorität beim Skelett des Schiffes, dem anschließend die Bordwände hinzugefügt werden. Über beide Bautechniken, vgl. Braudel, *Welt des Mittelmeeres*, S. 51.

stellte zunächst das Spantenskelett her und dieses überzog man mit Rumpfplanken⁶⁷. Folgende Merkmale der neuen Technik sind am Beispiel des genannten Schiffswracks zu konstatieren: Gebrauch von eisernen Nägeln, Verstärkung des Schiffsskeletts, Anwendung der Skelettbauweise oberhalb der Wasserlinie. Der Siegeszug der «neuen»⁶⁸ Bauweise dürfte schon während des 11. Jh.s im Mittelmeer abgeschlossen sein. Das Schiffswrack von Serçe Liman z. B. ist bereits nach der neuen Technik gebaut⁶⁹. Als ihr frühestes Produkt betrachtet man jedoch das im östlichen Mittelmeer aufgefundene, zeitlich aber frühere Schiffswrack von Fos⁷⁰. Daß die neue, viel einfachere und schnellere Konstruktionstechnik keine spezialisierten Arbeitskräfte benötigte und daß sie wertvolles Holz sparte, werden als Hauptgründe für ihre Adaption angeführt.

2. Die Schiffsmannschaften

Als die wichtigste Person innerhalb der Schiffsbesatzung erscheint der Naukleros, der in der Regel sowohl Kapitän als auch Schiffseigentümer war. Seit dem beginnenden 7. Jh. werden Naukleroi erwähnt, die alle offenbar keine Korporationsangehörige waren und auf eigene Rechnung fuhren.

67. Jezegu, Construction, S. 166-168.

68. Wie Jezegou, ebda., S. 172, betont, handelt es sich um eine Technik, die bei den Römern wohl bekannt gewesen sein muß, obwohl sie, nach den untersuchten Schiffswracks zu urteilen, die «gemischte» Bautechnik anwandten; daher hält sie es für logischer, nicht von der Anwendung einer neuen Methode, sondern von der Wiederverwendung einer zwar bekannten, aber in Vergessenheit geratenen Methode zu sprechen.

69. Steffy, Serçe Liman, S. 27ff.

70. Claude, Handel, S. 70.

In den meisten Fällen betrieben sie auch selbst Handel⁷¹; aus dem «Rhodischen Seegesetz» geht hervor, daß oft andere Händler auf den Schiffen der Naukleroi fuhren. Die Tätigkeit dieser unabhängigen Kauffahrer, die in der Regel ein einziges Schiff besaßen, hatte eine große Bedeutung, da sie neben anderen Faktoren die Voraussetzungen zur Überwindung der gewaltigen Krise der «dunklen Jahrhunderte» schuf⁷².

Reiste der Schiffsreeder bzw. der Kaufmann nicht mit, so hatte er an Bord des Schiffes seinen eigenen Agenten, der in juristischen und sonstigen Quellen πιστικός, ναύκληρος πιστευθείς τὸ πλοῖον bzw. προναύκληρος heißt⁷³. Über die Pflichten eines Agenten informieren uns konkret hagiographische Quellen vom Anfang des 7. Jh.s⁷⁴.

Über Zusammensetzung der Besatzung und Rangfolge der Schiffsoffiziere sind zuverlässige Informationen im «Rhodischen Seegesetz» erhalten⁷⁵. Natürlich hatte der Naukleros an Bord die erste Stelle inne. Auf größeren Schiffen gab es

71. Miracula Artemii, c. 35, S. 56f.: Der Rhodier Georgios befördert um 600 zusammen mit seinen beiden Söhnen auf seinem Schiff Weizenlieferungen aus seinem eigenen Besitz nach Konstantinopel; vgl. Ioannis monachi liber de miraculis, c. 4ff., S. 9ff.: Der Händler Theodoros geht persönlich seinen Handelsgeschäften «in partibus Orientis» nach, indem er sein eigenes «übergroßes» Schiff mit Waren beladen läßt.

72. Lopez, Trade, S. 79-85; Abrahamse, Sources, S. 268ff.

73. Ashburner, The Rhodian Sea-Law, S. CXXXII; Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 25, 24-27, S. 377.

74. Doctrina Jacobi, S. 215; vgl. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 25, S. 377; zum «Vertrauensmann» bzw. «Kapitän» des Schiffes, vgl. ebda., S. 589; Mickwitz, Verkehr, S. 78f., übersetzt den Terminus mit «Schiffer».

75. Lex Rhodia, Pars II, c. 1-7, S. 1: (1). ναυκλήρου μισθὸς μέρη δύο (2). κυβερνήτου μισθὸς μέρος ἐν ἡμῶν (3). πωρέως μισθὸς μέρος ἐν ἡμῶν (4). ναυπηγοῦ μισθὸς μέρος ἐν ἡμῶν (5). παραβίτου μισθὸς μέρος ἐν ἡμῶν (6). ναύτου μισθὸς μέρος ἐν (7). παρασχαρίτου μισθὸς μέρος ἡμῶν.

mehrere Kapitäne. Inschriftlich sind ein «ranghöchster» oder «Ober»- Naukleros namens Gregorios und ein «mittlerer» Naukleros namens Nikolaos bezeugt⁷⁶. Dem Naukleros folgten innerhalb der Besatzungshierarchie der Steuermann (κυβερνήτης/κύβερνος)⁷⁷, der in einigen Fällen wie beim Juden Amarantos mit dem ναύκληρος identisch war⁷⁸ und auf einer hölzernen Konstruktion (ικρία/καθέδρα) am Vorderdeck stand⁷⁹, der Bugmann (πρωρεύς/πρωρίτης)⁸⁰, der, auf dem Vorderdeck stehend, beobachtete, was vor sich ging; ferner der Schiffszimmermann (ναυπηγός), dem eine genügende Menge an Werkzeugen zur Verfügung stand, um verschiedene Reparaturarbeiten an Bord und ausnahmsweise am Kiel⁸¹ vornehmen zu können, der Bootsmann (καραβίτης/καραβιάς)⁸² und der Koch (παρεσχαρίτης)⁸³. Daneben werden der Segelmann (ἀρμενιστής), der sich um die Takelage zu sorgen hatte, und der Wachmann (διγλεοφόρος⁸⁴/διγλάτωρ, von Vigilator,

76. Mentzu, Συμβολαί, Nr. 529, S. 158; Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 18; Bass, Yassi Ada I, S. 314; Brandes, Städte, S. 155.

77. Miracula Artemii, c. 15, S. 14; Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 8, S. 353f.

78. Synesii Epp., Nr. 5, S. [11] - [26].

79. Ebda., Nr. 5, S. [14], 6; [16], 20; vgl. Bass, Yassi Ada I, S. 314.

80. Vgl. Kukules, BBII, 4, S. 366, Anm. 5.

81. Miracula Artemii, 27, S. 39f., erwähnen einen gewissen Schiffszimmermann Theoteknos, der während einer Fahrt des Schiffes nach Frankreich untertaucht, um einen Schaden am Kiel zu reparieren.

82. Pratum Spirituale, c. 76, col. 2929:... Τότε, φησίν, φωνῶ τὸν καραβιάν.

83. Seine Aufgaben haben den Forschern manche Probleme bereitet. Das Wort muß wohl vom Wort ἐσχάρα abgeleitet worden sein, das m.E. eher mit Bratrost/Bratgitter als mit Stapel/Unterlage zu übersetzen ist, so daß trotz der geäußerten Skepsis eher an die Deutung «Koch» als an «Borddiener» zu denken ist; vgl. hierzu, Ashburner, The Rhodian Sea Law, S. 57f.

84. Ein Segelmann ist wahrscheinlich der junge Ägypter Ammo-

«Nachtwärter», abgeleitet) genannt, der auf dem Oberteil des Mastes (καρχήσιον) hoch oben saß und von dort in die Ferne sah, um rechtzeitig entgegenfahrende Schiffe oder aufkommende Winde zu erkennen⁸⁵. Die Lotsen, die notfalls die Schiffspumpe bedienten⁸⁶ bzw. mit einem Eimer das Leckwasser entfernten⁸⁷, wurden allgemein als Matrosen (ναῦται) bezeichnet.

Über die Anteilhabe der Schiffsbesatzung am Gewinn des Seeunternehmers werden wir durch dieselbe Quelle unterrichtet. Der Schiffsreeder erhielt zwei Anteile, der Kapitän, der Bugmann, der Schiffszimmermann und der Bootsmann eineinhalb Anteile, der Matrose einen Teil, der Koch einen halben Teil. Für die Zimmerleute haben wir zwei weitere absolute Zahlenangaben. Im Jahre 709 verdiente ein zu Lande arbeitender Zimmermann zwei Goldmünzen monatlich⁸⁸, während der oben genannte Zimmermann Theoteknos für Reparaturarbeiten am Kiel des Schiffes, auf dem er fuhr, als Lebensunterhalt (σπαρχία) drei Goldmünzen erhielt⁸⁹.

Kaum bekannt sind die Personen, die auf dem Lande für die Handelsschiffahrt tätig waren. In den Inschriften aus Korykos erscheinen insgesamt vier Namen von Hafenarbeitern

nios, der bei seinem Versuch, das abgerissene Flaggenquerholz (σπαργίον τοῦ καταγίου) am Oberteil des Mastes festzumachen, vom Masttopp herunterstürzt und durch den mitfahrenden Heiligen gerettet worden sein soll (Vita Nicolai Sionitae, c. 31, S. 26); es kann sein, daß es bei größeren Schiffen eine kastenartige, am Masttopp befestigte Konstruktion für den διγλάτωρ gegeben hat, wie man aus arabischen Schiffsabbildungen folgern kann; darüber Christides, Remarks, S. 77f. und Abb. 4, 7.

85. Lex Rhodia, III, c. 36, S. 31-32; vgl. Kukules, BBII, 4, S. 366.

86. Lex Rhodia, Pars III, c. 38, S. 32.

87. Theod. Daphnopatae Epp., Nr. 36, 87-93, S. 205.

88. Ostrogorsky, Löhne und Preise, S. 295.

89. Miracula Artemii, c. 27, S. 39.

(λιμενῖται)⁹⁰. Im frühen Byzanz sind sie in collegia/συνέδρια organisiert, wie eine Inschrift aus Kyzikos bezeugt⁹¹. Darin werden die Hafenarbeiter als «Sack-» bzw. «Lastträger» (σακκοφόροι) bezeichnet, da sie u.a. Säcke mit Waren zu tragen hatten, um vor Anker liegende Schiffe zu be- und zu entladen. Die Mirakelsammlung des hl. Artemios vermittelt ein sehr lebendiges Bild von den Bedingungen, unter welchen diese schwere Arbeit verrichtet wurde. Dort wird vom 20jährigen Menas aus Alexandria erzählt, der während der Regierungszeit des Maurikios (582-602) im Dienste eines Weinhändlers eine Barke mit Weingefäßen (μαγαρικά ἔγγομα) belud, indem er, die Last auf den Schultern tragend, die Untiefen durchwatete. Dabei soll er, als der Vorderteil der Barke zerbrach und ein Gefäß gegen seinen Bauch fiel, schwer verletzt worden sein⁹². Die Inschriften von Korykos nennen einen Segelnäher (ἀρμενορράφος)⁹³. Ein Segelnäher vom Beruf war allem Anschein nach der Jude Jakob, der Anfang des 7. Jh.s auf Rhodos lebte und als Parteigänger der Grünen den aus dem Osten dorthin fliehenden Blauen viel Böses antat. Anscheinend wurde die Partei der Grünen durch die ganze Zunft der Segelnäher unterstützt⁹⁴. An den wichtigen Häfen des Reichs war ebenfalls der Kalfaterer (καλαφάτης)⁹⁵ tätig, dessen Arbeit, nämlich die καλαφάτης⁹⁶, darin bestand, die

90. Mentzu, *Συμβολαί*, S. 165f.: Leon (Nr. 306), Thomas (Nr. 552), Jakob (Nr. 553), Pamphilipos (Nr. 554); vgl. Schreiner, *Zivilschiffahrt*, S. 19.

91. Mentzu, *Συμβολαί*, S. 166, Nr. 555.

92. *Miracula Artemii*, c. 32, S. 45f.

93. Schreiner, *Zivilschiffahrt*, S. 19f.

94. *Doctrina Jacobi*, S. 215, 13-16.

95. Das Wort stammt wahrscheinlich vom lat. calefa(c)tor, «Heizer»; vgl. hierzu, Kahane, *Sprache*, Sp. 410f.; fälschlich leitet Antoniadis-Bibicou, *Études*, S. 169, Anm. 1, das Wort vom arab. qalafa ab.

96. *De cer. I*, S. 658, 675.

Fugen sorgsam mit Pech zu verstreichen und die Wasserdichte des Schiffes vor Fahrtantritt zu überprüfen⁹⁷. Die Angehörigen dieses Berufs zeigt auch eine Miniatur aus dem 10. Jh.⁹⁸. Ein bekannter Kalfaterer ist der Vater des Kaisers Michael V. Kalaphates (1041-1042) gewesen⁹⁹. Der Monatslohn eines Kalfaterers betrug eineinhalb Goldmünzen¹⁰⁰. Von besonderer Wichtigkeit für ein- und ausfahrende Schiffe war der Lotse, der nach Psellos gegen Geld Schiffe in den Hafen geleite und wieder herausführe¹⁰¹. Der terminus technicus für ihn wird aber in unserer Quelle nicht genannt. Nach dem berühmten Seereisebericht des Synesios von Kyrene eilte ein gebürtiger und daher ortskundiger Schiffsführer, der ein zweirudriges Boot steuerte, gegen Ende der abenteuerlichen Reise dem Schiff des Amarantos entgegen. Nachdem er das Schiff des Amarantos bestiegen hatte, machte er sein Boot am Schiffshintersteven fest und setzte sich anstelle des Amarantos ans Ruder, um bald den kleinen, aber anmutigen Hafen von Azarion (Wadi-el-Halig) in Marmarika anzulaufen. Im Verlauf desselben Tages hätte er noch vier Frachter in den Hafen gefahren bzw. geleitet. Am nächsten Tag sollen noch andere Schiffe eingelaufen sein, so daß sich in der kleinen Werft eine richtige Flotte gesammelt hatte¹⁰².

97. Psellos, *Chron.*, S. 69, 14-17.

98. Weitzmann, *Illumination*, S. 147, Abb. 125, 127; Christides, *Naval Warfare*, S. 148, Abb. 2. Die beiden Kalfaterer, der eine sitzend, der zweite auf dem Boden hingestreckt, kratzen mit Hilfe eines krummen Werkzeugs das Pech von der Außenwand des Schiffes, um sie dann offenbar neu zu bestreichen.

99. Psellos, *Chron.*, c. 28, S. 69.

100. Nach Pap. Lond. IV, 1410; vgl. Schreiner, *Zivilschiffahrt*, S. 20; vgl. Ostrogorsky, *Löhne und Preise*, S. 295f.

101. Psellos, *Chron.*, S. 69, 9-10: ...ἢ ἐπὶ μισθῷ ἄγειν τοὺς ἀναγομένους ἢ καταπλέοντας.

102. Synesii *Epp.*, Nr. 5, S. [21], 11- [22], 9; vgl. Vogt, *Synesios*, S. 40f.

3. Reiserouten und Häfen

3. 1. Schwarzes Meer

Wenn sich das Mittelmeer - zumindest bis zur arabischen Eroberung des Nahen Ostens - als ein Element des territorialen Zusammenhalts des Reichs erwies, so kam dem Schwarzmeerbecken eine ungeheure Bedeutung für die Sicherung der vitalen Interessen des Reichs im Norden und Osten zu. An seinem Gestade endeten die Handelsstraßen, auf welchen das Getreide und die übrigen Lebensmittel des Nordens, die Seide und die Gewürze des Fernen Orients nach Konstantinopel befördert wurden. Neben den wirtschaftlichen veranlaßten auch strategische Überlegungen die kaiserliche Regierung zu einer Politik, die die ausschließliche Seeherrschaft als Ziel hatte. Es ist bezeichnend für den Erfolg dieser Politik, daß die Nachbarn des Reiches im Norden und Osten, mit Ausnahme kurzer fehlgeschlagener russischer Seezüge gegen Konstantinopel, nie die byzantinische Übermacht in diesem Gebiet in Frage stellen konnten. Die Perser hatten kurz vor 549 daran gedacht, eine Flotte zu bauen, wozu sie Schiffsbauholz nach Petra in Lazien transportieren ließen, doch ging es durch einen Blitzschlag - wenn nicht durch einen lazischen Anschlag - in Flammen auf¹⁰³. Die Bulgaren ihrerseits scheinen in der mittelbyzantinischen Epoche nie über Schiffe verfügt zu haben, zumal der Küstenstrich mit den wichtigen Häfen von Debeltos, Anchialos, Odessos und Mesembria bis ins 9. Jh. byzantinisch geblieben ist. In diesem Zusammenhang wies Ahrweiler auf die Tatsache hin, daß die Privilegien, welche Venezianer, Pisaner und andere Italiener ab dem 10. Jh. zugestanden bekamen, nur für die

103. Prokop, Perserkriege II 29, 1-3, S. 414; vgl. Rubin, Zeitalter, S. 346.

Ägäis Geltung hatten¹⁰⁴.

Innerhalb dieses Beckens gab es zwei bevorzugte Küstenrouten: die erste berührte die im 6. Jh. blühenden Seestädte der thrakischen Küste¹⁰⁵, die zweite führte über Sinope bis nach Trapezunt. Ferner gab es drei Hochseewege, auf denen Cherson direkt von Konstantinopel, Sinope und der Donaumündung aus erreicht werden konnte.

Der Weg entlang der Westküste war die zumeist frequentierte Route; er führte über Debeltos, Sozopol, Anchialos, Mesembria, Odessos und Tomis/Konstantia bis zur Donaumündung¹⁰⁶ und von dort an den Mündungen der Flüsse Dnjestr und Dnjepr vorbei bis zur Kriminsel. 538 begab sich Martinos, der Bischof von Odessos, in die Hauptstadt, um dort vom Kaiser die Erlaubnis zum Verkauf kirchlicher Güter zu erwirken¹⁰⁷. Da auf den Landstraßen in der Spätantike infolge andauernder Völkerverschiebungen und barbarischer Einfälle höchste Unsicherheit herrschte, muß der Bischof wohl den Seeweg entlang der Küste gewählt haben. Einwohner der Kykladen, von Zypern und Karien waren für kurze Zeit (18. Mai - August 537) genötigt, die Gefahren und Unbilden der langen Fahrt nach Odessos, wo damals der Quästor residierte, auf sich zu nehmen¹⁰⁸.

Die Küstenstraße schlug 581 eine zu verschiedenen Völkern abgehende Gesandtschaft ein, um diese gegen die Avaren aufzuhetzen. Die Fahrt «per mare Ponti formidolosum» hatte schon begonnen, als der Untergang eines Schiffes den Anführer der Gesandtschaft, Narses, zwang, unverrichteterdinge die Rückfahrt anzutreten, nachdem er entlang

104. Ahrweiler, Escalé, S. 167.

105. Velkov, Odessos, S. 656.

106. Tomaschek, Hämus-Halbinsel, S. 303-309.

107. Velkov, Odessos, S. 657.

108. Ebda., S. 658.

der 485 Meilen langen Küste gesegelt und in die Nähe der Donau gelangt war»¹⁰⁹. Aus Bitterkeit wurde er sogar krank und starb nach einiger Zeit¹¹⁰.

Offensichtlich fuhr das Schiff, auf dem der Papst Martin reiste, die bulgarische Küste entlang. Nach dem Fahrtantritt in Konstantinopel (am 9. oder am 17./18. März 654) erreichte das Schiff am 10. April die den Seefahrern der Spätantike als «Hieron Stoma», später als Hagios Georgios bekannte Donaumündung. Dies geht aus einer Stelle des am 15. 6. 654 abgegangenen Briefes Martins hervor¹¹¹. Der im Text genannte Pharos kann aus zeitlichen Gründen weder der am Bosporos (Timoea turris) noch der am Hafen von Odessos stehende Leuchtturm gewesen sein. Demnach soll die Fahrt bis zur Donaumündung über drei Wochen gedauert haben. Die Fahrt bis Cherson nahm ca. 30 weitere Tage in Anspruch (10. April - 15. Mai 654)¹¹². Ihre Dauer läßt sich durch die besonders ungünstigen klimatischen Bedingungen (Gegenwinde oder eisbedeckte und daher unpassierbare Gewässer) erklären, die im Herbst und Frühjahr im Nordteil des Schwarzen Meeres vorherrschen¹¹³.

Wie gefährlich dieser Küstenweg auch im Frühling und

109. GGM I (= *Mensura totius habitatae terrae*), S. 424: Ἀπὸ τοῦ Βυζαντίου εἰς τὸ Σωσθένιον... μίλια δέκα καὶ ἡμισὺν ἀπὸ δὲ τοῦ Σωσθένιου εἰς τὸ Ἱερὸν... μίλια πέντε καὶ ἡμισὺν ἀπὸ δὲ... τοῦ στόματος τοῦ Πόντου ἕως τοῦ Ἱεροῦ στόματος τοῦ Ἰστροῦ ποταμοῦ... μίλια τετρακόσια ὀγδοήκοντα πέντε ἡμισὺν.

110. Io. Ephesini, HE, VI, c. 31, S. 255f.; vgl. Dölger, Regesten I, Nr. 63, S. 8.

111. Devreesse, Hypomnesticum, S. 55: Indicamus germanae caritati vestrae, domine frater, quia postquam egressi sumus ex eo quod Hieron dicitur, a Constantinopoli navigantes, sancta quinta feria Coenae Domini pertransivimus Pharum.

112. Ebda., S. 56.

113. Theoph., AM 6255, S. 434f.

Sommer war, zeigt die Geschichte der byzantinischen Seezüge gegen Bulgarien im 7. und 8. Jh., die gewöhnlich die Donaumündungen als Ziel hatten. Die Expedition Konstantins IV. im Jahr 680¹¹⁴ und die Operation Konstantins V. im Mai 773, die bei Odessos/Varna unterbrochen wurde¹¹⁵, seien an dieser Stelle als Beispiele genannt. Zweimal endeten diese Züge mit einer Schiffsbruchkatastrophe. Fast alle 2500 Chelandien, die Konstantin V. Ende Juni 765 zur Mündung des Acheloos bzw. nach Anchialos geschickt hatte, wurden an der Küste vom heftigen Nordwind zerstört¹¹⁶. Das gleiche Schicksal ereilte die byzantinische Flotte im Jahre 774 an der Küste vor Mesembria¹¹⁷.

Aus dem Bericht des Theophanes über die Flucht Justinians II. ist der Nordteil dieser Küstenroute bekannt: er begann im Donaudelta, wo er mit dem von Belgrad ausgehenden Flußweg zusammentraf¹¹⁸, um über die Mündungen von Dnestr und Dnjepr, über Adara und die Bucht von Nekropyla in Cherson zu enden¹¹⁹. Der verbannte Kaiser flüchtete in Begleitung seiner Dienerschaft von Phanagoreia nach Tomis, nachdem er über den Plan seiner Ermordung unterrichtet worden war¹²⁰. Dort bestieg der Kaiser ein Fischerboot, umfuhr die Südküste der Krim und langte in Symbolon/Cembalo (Balaklava), dem Hafen von Cherson, an¹²¹. Nachdem Justinian II. in Cherson sechs weitere Mit-

114. Ebda., AM 6171, S. 358f.

115. Ebda., AM 6265, S. 446f.; dt. Übers. v. Breyer, S. 97.

116. Theoph., AM 6257, S. 437; dt. Übers. v. Breyer, S. 85.

117. Theoph., AM 6266, S. 447f.; dt. Übers. v. Breyer, S. 99.

118. Vgl. Tomaschek, Hämus-Halbinsel, S. 298-303.

119. DAI I, c. 42, S. 184ff.

120. Theoph., AM 6196, S. 373f.; vgl. Täpkova-Zaimova, Voyage de Justinien II, S. 470ff.; Grégoire, Tmutarakan, S. 288ff.

121. Vgl. GGM I (= *Anonymi Periplus Ponti Euxini*), S. 416: Ἀπὸ δὲ Συμβόλου λυμένος εἰς Χερσόνησον πόλιν... στάδιοι ρπ', μίλια κδ'.

kämpfer (Barisbakurios und seinen Bruder, Salibas und Stephanos, Moropaulos und Theophilos) hatte erwerben und einschiffen lassen, wurde die Fahrt zunächst am Pharos der Stadt vorbei und anschließend entlang der Küste fortgesetzt. Nach dem Paraplus von Nekrope(y)la (= Bucht von Karkinis)¹²² folgte das Boot der Küstenlinie und fuhr an den Mündungen von Dnjepr und Dnjestr vorbei, bis die kleine Gruppe irgendwo zwischen Dnjestr und Donau infolge eines plötzlich ausgebrochenen Sturmes in schwere Gefahr geriet. Nach der glücklichen Rettung erreichte das Schiff im Herbst 704 die Donaumündung. So hatten der Kaiser und seine treuergebenen Gefährten mit einem bescheidenen Schiff eine Strecke zurückgelegt, die ca. 700 Meilen lang war¹²³. Die weiteren Schicksale des Kaisers sind sehr gut bekannt. Mit einer gemischten Truppe aus Bulgaren und Slaven machte er sich, von Rachedurst erfüllt, auf den Weg nach Konstantinopel. In Mesembria kam ihm als Hirte der spätere Kaiser Leon III. mit einem wahrlich fürstlichen Geschenk entgegen, das aus 500 Schafen bestand. Die Truppen mit Justinian an der Spitze marschierten nach Mesembria auf einem wenig bekannten Weg nach Konstantinopel weiter, da sie dorthin unauffällig gelangten¹²⁴. Dem verstümmelten Kaiser gelang das Unglaubliche: durch einen Aquädukt in die Stadt einzuschleichen und des Reichs wieder Herr zu werden¹²⁵. Die Nachwelt wurde von seinen romantischen Abenteuern tief beeindruckt; als Legende im Munde des gemeinen Volkes kursierte die Geschichte nicht nur in Byzanz, sondern auch in den Nachbarländern, wie eine entstellte, kaum erkennbare Version der Geschichte zeigt, die in arabische Erzählungen aufgenom-

122. Ebda., S. 416; vgl. Altheim, *Araber* 4, S. 569.

123. GGM I (= *Anonymi Periplus Ponti Euxini*), S. 418f.

124. Beševliev, *Antike Heerstraßen*, S. 489f.

125. Vgl. Ostrogorsky, *Geschichte*, S. 119.

men worden war¹²⁶.

Konstantin VII. teilt mit, daß die Regierung alljährlich Gesandte mit Geschenken zu den Petschenegen geschickt habe¹²⁷, und daß diese auf Chelandien zur Stadt Cherson hinübergefahren seien, um dann im Geleit von Wegführern nach dem Petschenegenland aufzubrechen¹²⁸. Um einen Teil des langen Weges nach Cherson einzusparen, fuhren die Kriegsschiffe nicht selten über die Mündungen von Donau, Dnjepr und Dnjestr, um daraufhin irgendwo an der Küste nördlich der Donau, wo sich damals auch das Patzinakenland erstreckte, an Land zu gehen und von dort ohne Schwierigkeiten Kontakt mit dem Petschenegenhof aufzunehmen¹²⁹.

Der genaue Seeweg, auf dem die unter Petronas stehende und teils aus Chelandien der kaiserlichen Flotte, teils aus Chelandien des Katepans Paphlagoniens bestehende Flotte in der Zeit des Kaisers Theophilos fuhr, ist schwer zu ermitteln. Möglicherweise erreichte sie auf dem direkten Seeweg Cherson, nachdem sie die Küste entlang bis zur Donaumündung gesegelt war, obwohl die paphlagonischen Seeleute mit dem Seeweg Konstantinopel-Sinope-Cherson vertrauter gewesen sein dürften. In Cherson bestiegen die Baumeister und Soldaten des Petronas Transportschiffe und fuhren den Donfluß stromaufwärts bis nach Sarkel¹³⁰. Die lange Fahrt von der Donau bis dorthin dauerte im 10. Jh. 60 Tagesreisen¹³¹. Nach dem mißglückten Angriff der Russen gegen Konstantinopel im Jahre 860 dürfte die Präsenz der by-

126. Canard, *Aventures*, S. 68ff.

127. DAI I, c. 1, S. 48.

128. Ebda., c. 7, S. 54.

129. Ebda., c. 8, S. 54ff.

130. Ebda., c. 42, S. 182ff., 20-35.

131. Ebda., c. 42, S. 184, 55-56.

zantinischen Kriegs- und Handelsflotten im Schwarzen Meer merklich stärker geworden sein.

Im 10. Jh. fiel der Abschnitt von der Dnjepr- bis zur Donaumündung mit dem mittleren Teil des berühmten Handelsweges «von den Warägern nach Byzanz» zusammen, der die Herrschaftsgebiete der Petschenegen und der Bulgaren durchzog¹³². Als wichtigste Häfen südlich der Donaumündung auf dem Weg nach Byzanz sind im 10. und 11. Jh. Anchialos und Mesembria zu betrachten. Beide Häfen konnten nach der Eroberung Bulgariens sogar Debeltos an Bedeutung übertreffen¹³³.

Obwohl die Zahl der Ankerplätze und natürlichen Häfen entlang dem gebirgigen pontischen Gürtel sehr gering war, wurde diese Küstenroute zur Hauptverbindung zwischen der Hauptstadt und dem Pontosgebiet, weil es keine durchgehende Straße auf dem Festland gab. Sinope besaß den besten Hafen an der Nordküste Kleinasien; überdies lag es am Ausgangspunkt der Handelsstraße nach Kastamon¹³⁴. Jedoch verdankte die Stadt ihre Prosperität und Bedeutung hauptsächlich der Tatsache, daß «sie als Hinterland nicht Paphlagonien, sondern die Krimstädte hatte. In dieser Hinsicht ist Sinope das Venedig des Schwarzen Meeres gewesen».

Östlich von Sinope lag Amisos, Stapelplatz für das Getreide der benachbarten reichen Ebenen und Ausgangspunkt der Handelsstraße nach Amaseia¹³⁵. Auf die Bedeutung der Stadt als Handelszentrum weisen u.a. mehrere Kommerkiarsiegel hin. Noch östlicher lag der Hafen von Kerasus, der nur lokale Bedeutung hatte. Außer den genannten Städten

132. Ebda., S. 9, S. 60ff.

133. Ahrweiler, Mer, S. 166f.

134. Der Weltenbummler Ibn Battuta benutzte diese Straße in der 1. Hälfte des 14. Jhs; vgl. Dunn, Ibn Battuta, S. 155f., 138 (Karte).

135. Bryer, Pontos, I, S. 8.

berührte ein Schiff, das entlang der Nordküste Kleinasien fuhr, das pontische Herakleia, Amastris, Ionopolis¹³⁶, Oinaiion, Rizus und Sebastopolis (Dioskurias der Alten). Als Hauptstapelplatz für die Produkte des Fernen Orients und als Haupthafen dieses geschlossenen Meeres diente Trapezunt, das beginnend mit dem 9. Jh. «einen rasanten Aufstieg als internationales Handelszentrum» erlebte¹³⁷, bis es im 10. und im 11. Jh., insbesondere nach der Annektierung Armeniens und Georgiens, zum wichtigsten Knotenpunkt des internationalen Handelsverkehrs werden konnte, wie die arabischen Geographen und das sog. «Eparchenbuch» bezeugen¹³⁸.

Über die Benützung dieses Küstenweges liegen uns folgende Nachrichten vor: Der Diakon Philagrios fuhr um 620¹³⁹ samt einer Studentengruppe von Konstantinopel nach Trapezunt, um dem dort wohnhaften berühmten Mathematik-Professor Tychikos die Ausbildung seiner Schützlinge anzuvertrauen. Die Fahrt bis Sinope machten einige Armenier mit, die dann auf dem Landweg zu ihrer Heimat, Armenia Quarta, aufbrachen, während die Gruppe um Philagrios zur See Trapezunt erreichte. Die Entscheidung für diesen Weg war für die Armenier beinahe obligatorisch, da Armenien von Sinope leichter als von Trapezunt aus erreichbar ist¹⁴⁰.

136. Vgl. hierzu, Brandes, Städte, der zu dem Schluß gelangt, daß «der Warenaustausch auf dem Schwarzen Meer bis ins 8. Jh. intensiver war als an den Mittelmeerküsten».

137. Ebda., S. 130; zur Entwicklung der Stadt im 7. und im 8. Jh., vgl. ebda., S. 129f.

138. Ahrweiler, Mer, S. 166; Brandes, Städte, S. 130f.

139. Vgl. Lemerle, Note, S. 201f. (Datierung)

140. Autobiog. d'Anania, S. 191f.: Nous avons vu beaucoup de personnes qui, de toutes parts, faisaient se voyage pour se rendre chez lui en raison de sa grande science. En ce moment même, nous avons eu comme compagnon de voyage, Philagre, le diacre du patriarche de Constantinople, qui conduisait chez lui de nombreux jeunes hommes pour s'y instruire. Arrivés à Sinop, nous avons rencontré nos

Vor 790 reiste der hl. Georgios von Amastris nach Trapezunt, um den Freispruch verurteilter Händler aus Amastris bei den Stadtbehörden zu erwirken. Die Fahrt fand im Winter statt, verlief jedoch wegen der guten Wetterbedingungen ohne Zwischenfälle¹⁴¹. Zumindest zweimal soll der Heilige nach Konstantinopel gereist sein. Die erste Reise muß um 790 über Amastris stattgefunden haben¹⁴². Bei der zweiten Heimfahrt erlitt das Schiff wegen des starken Landwindes und der bewegten See beinahe Schiffbruch, als es versuchte, in die Sangariosmündung einzulaufen (Anfang des 9. Jh.s)¹⁴³.

Ähnliche Probleme hatten die Seeleute am nordöstlichen Ende des Schwarzen Meeres zu bewältigen. Frachter, die zwischen Lazien und den pontischen Küstenstädten fuhren, mußten beim Vorbeifahren an der Mündung des Flusses Akampsis (Goroch) weit hinaus in die See ausscheren, um sich der Gewalt des bewegten Flusses zu entziehen¹⁴⁴.

Bei kombinierten See- und Landreisen belegen die Quellen eine beschränkte Benützung der Festlandstraßen, obwohl man im allgemeinen die schwierige und zeitraubende Reise durch das gebirgige pontische Hinterland vermied. So wählte der oströmische Gesandte Zemarchos auf der Rückreise vom Türkenreich zunächst den Seeweg über Phasis nach Trapezunt. Nach Konstantinopel kam der Gesandte auf einem Postpferd, weil er wahrscheinlich im Hafen von Trapezunt kein Schiff für die Hauptstadt fand (571)¹⁴⁵.

Direktfahrten entlang der Nord-Süd-Achse waren zwar

amis et, le quittant, nous avons continué notre voyage par terre. Si tu te dépêches, tu trouvera Philagre là-bas».

141. Vita Georgii Amastridos, c. 27-28, S. 43ff.; vgl. hierzu, Brandes, Städte, S. 130.

142. Vita Georgii Amastridos, c. 34-35, S. 53f.

143. Ebda., c. 36, S. 56f.

144. Prokop, Gotenkriege, IV (= De bellis VIII) 2, 6-9, S. 718ff.

145. Menander, Fr. 10, 5, S. 126.

seltener, aber nicht ungewöhnlich. Cherson war um die Mitte des 7. Jh.s und im 10. Jh. vom Getreide der pontischen Städte abhängig. Quantitativ wichtig scheinen die Lieferungen aus Amisos gewesen zu sein. Konstantin VII. betont, daß die Chersoniten nicht leben können, wenn die Getreideschiffe aus Amisos nicht eintreffen¹⁴⁶.

Als Übergangshäfen nach Cherson dienten hauptsächlich Sinope beim Kap Karambis¹⁴⁷ und Amastris. Im Jahre 786/787 kreuzte Johannes von Gotthia das Meer nach Amastris, nachdem er aus dem Gefängnis der Chagans (wahrscheinlich in Phuloi) ausgebrochen war¹⁴⁸. Nach seinem Tod am 26. Juni 791 oder 792 wurden die Reliquien nach Parthenitai (kleine Hafenstadt an der Südküste der Krim) überführt und bestattet (27.-29. Juni). Die Kreuzfahrt soll nur zwei Tagesfahrten gedauert haben¹⁴⁹.

Justinian unternahm im Herbst 711 einen Zug nach Sinope, der ihm den Thron und das Leben kosten sollte. Der Kaiser hoffte dort, durch Boten oder Seeleute eine Mitteilung über den Ausgang der von ihm angeordneten Expedition gegen Cherson auf dem Seeweg zu erhalten¹⁵⁰. Die Stelle belegt, daß im beginnenden 8. Jh. eine regelmäßige Verbindung zwischen Sinope und den Küstengebieten um Cherson,

146. DAI I, c. 53, 533-535, S. 286.

147. Bryer, Pontos I, S. 67; GGM I (= Anonymi Periplus Ponti Euxini), S. 406.

148. Vita Ioannis Gotthiae, c. 5, col. 191; Vasiliev, Goths, S. 92f.; Kazhdan/Wharton Epstein, Change, S. 49 (Fahrtdauer zwischen Paphlagonien und der Nordküste: 3-4 Tagesnachtfahrten).

149. Vita Ioannis Gotthiae, c. 5, Sp. 191f.

150. Theoph., AM 6203, S. 380, 3-8; ausführlicher und abweichend von Theophanes ist die Version des Patriarchen Nikephoros (c. 45, 70-84, S. 110ff.), der als Stationen des Heerzuges Justinians II. Damatrys und die Küstenstadt Gingilissos (wahrscheinlich bei Sinope) angibt; über die Motive dieses Zuges, vgl. Head, Justinian II., S. 147.

den sog. «περατικά μέρη», bestand.

Kreuzfahrten von Konstantinopel aus nach Cherson wurden nur selten unternommen, da diese wegen des im Schwarzen Meer herrschenden Nordwestwindes ein erhöhtes Risiko bedeuteten. Eine Flotte Justinians II., die die Rückfahrt in den letzten Oktobertagen 711 im Hafen von Cherson angetreten hatte, erlitt «beim Spätaufgang der Pleiaden («des Stierschwanzes» im Text), d.h. wahrscheinlich in den ersten Novembertagen, in denen die Winterstürme einsetzten¹⁵¹, einen schrecklichen Schiffbruch. Die Strömung trieb angeblich unzählige Leichen an die Küste zwischen Herakleia und Amastris. Daraus ergibt sich, daß die Flotte auf offenem Meer fuhr, als der Sturm losbrach, ohne daß sie zuvor Sinope anlaufen konnte¹⁵².

Interessante Informationen über die Verkehrsmöglichkeiten zwischen Konstantinopel und dem Chazarenreich enthält ein an den König der Chazaren gerichteter Brief (um 950). Von Konstantinopel aus sei das Chazarenreich in 15 Fahrttagen erreichbar; jedoch gehe man auf dem Seeweg wegen der Stürme große Gefahren ein, daher sei das Meer nur innerhalb einer sehr kurzen Zeit zu befahren. Außerdem sei eine Reise ins Chazarenland auf dem Landweg (über Bulgarien) fast unmöglich, weil dort verschiedene Völker wohnen, die sich unaufhörlich bekriegen¹⁵³. Die im Brief erwähnten Schiffe, die mit Fischen, Häuten und allerlei Wa-

151. In dieser gefährlichen Zeit für die Schifffahrt fand auch die Seereise Gregors von Nazianz nach Athen (bald nach 345) statt; vgl. Gregor von Nazianz, *De vita sua*, V. 126, S. 60: ταύρου... οὐρανὸν οὐκ ἀκίνδυνόν φασιν οἱ ταῦτα δεινοί.; vgl. ebda., S. 157 (ausführlicher Kommentar); diè Pleiaden dienten den Schiffen als Zeitverkünder und zur Orientierung.

152. Niceph., c. 45, 27-32, S. 108; Theoph., AM 6203, S. 378, 13-16; vgl. hierzu, Head, Justinian II., S. 144f.

153. Starr, Jews, Nr. 97, S. 154f.

ren nach Konstantinopel kommen, dürften wohl chersonischen Schiffseignern gehört haben¹⁵⁴. Auf die Gefahren, die eine Fahrt von Cherson nach Konstantinopel mit sich brachte, weist auch der Patriarch von Konstantinopel, Nikolaos, hin, indem er in einem Brief den Bischof von Cherson bezichtigt, daß er aus Seefurcht und in Anbetracht der Reiseanstrengungen seiner Vorladung nach Konstantinopel anlässlich der Union des Jahres 920 nicht nachgekommen sei¹⁵⁵.

Die Angaben des hebräischen Briefes sind durch die Daten einer späteren Reise bestätigt worden: Der französische Gesandte G. de Rubrouck kreuzte das «Große Meer» auf der Route Bosphoros - Sinope - Cherson - Sugdaia in 14 Tagen (7. - 21. Mai 1253)¹⁵⁶.

Bei Kreuzfahrten im Schwarzen Meer hing die Fahrtgeschwindigkeit vor allem von den Strömungen und den Windverhältnissen ab, da dort keine Inselstationen vorhanden sind. Aus dem Ende des 11. Jh.s und aus dem 12. Jh. stammen einige weitere Angaben über ihre Dauer. Optimale Geschwindigkeiten konnten auf der Nord-Süd-Achse vom Karambis-Kap bzw. Sinope nach Kriu Metopon bzw. Cherson unter geschickter Ausnutzung beider Strömungen erreicht werden, die im West- und Ostteil des Schwarzen

154. Ebda., S. 27: They (sc. Gesandte aus Konstantinopel) answered me: «It is quite true; there is in that place a kingdom Alcusari (d. h. die Chazaren), distant from Constantineh a fifteen days' journey by sea, but many peoples are scattered through the land; the name of the king now reigning is Joseph; ships sometimes come from their country to ours bringing fish, skins, and wares of every kind; the men are our brethren and are honoured by us; there is frequent communication between us by embassies and mutual gifts...»

155. Nicolai patr. Epp., Nr. 106, S. 388: Ἐπεὶ δὲ τῆς θαλάσσης ἡ δειλία καὶ τῆς πορείας ὁ κάματος ἐξενίκησεν καὶ τὸ ζημωθῆναι τῆς ἐκ τοῦ πρὸς ἡμᾶς παραγενέσθαι ἱερᾶς ἡδονῆς ἐποίησεν...

156. G. de Rubrouck, *Voyage*, S. 83ff.

Meeres gegen den Uhrzeigersinn verliefen. Eustathios von Thessalonike behauptet im späten 12. Jh., das Schwarze Meer könne in der Breite in nur drei Fahrttagen von einem Handelsschiff befahren werden¹⁵⁷. Mit dieser Information stimmt die Angabe der Eduardsaga (Ende des 11. Jh.s) überein, Konstantinopel sei sechs Tagesnachtfahrten von der nordöstlichen Küste (Abchasien) entfernt¹⁵⁸.

Auf die wohl zahlreichen Angaben späterer Quellen und Berichte¹⁵⁹ über die Dauer von Fahrten auf den verschiedenen Seewegen im Schwarzen Meer wird hier nicht eingegangen.

3. 2. Propontis und Meerengen

Im Propontismeer und insbesondere in der Kaiserstadt schlug das Herz des gesamten mediterranen See- und Landwegesystems. Propontis selbst war zum Korridor geworden, der das Mittel- mit dem Schwarzmeer verband, in Konstantinopel lag der Schnittpunkt der Diagonalstraßen, die vom Inneren der Balkanhalbinsel und Kleinasien kamen. Mit Recht bezeichnete man Propontis als das Meer Konstantinopels «par excellence», als eine Art riesigen Vorhafen der Hauptstadt¹⁶⁰.

157. Shephard, New England, S. 20f.; vgl. GGM I (= Periplus Mari Euxini, 18), S. 406: Κατ' ἀντικρὺ δὲ Καράμβεως ἐν τῇ Εὐρώπῃ κεῖται μέγα ἀκρωτήριον... τὸ λεγόμενον Κριοῦ μέτωπον, ἀπέχον ἐκ Καράμβεως πλοῦν νυχθήμερον.

158. Shephard, New England, S. 20f.: «The land lies six days' and six nights' sail across the sea in the east and north-east from Micklegarth».

159. Vgl. hierzu, Majeska, Russian Travelers, S. 86, 403 (Tabelle); Antoniadis-Bibicou, Études, S. 27, Anm. 5; Shephard, New England, S. 20.

160. Ahrweiler, Escalé, S. 167.

Die Kontrollen über den Verkehr von Personen und strategischen Gütern führten bekanntlich die Zollstätten in Abydos und Hieron durch. Bis zur Zeit Justinians I.¹⁶¹ unterstand die Station in Abydos einem «Komes/Archon der Meerengen», der mit Hilfe einer aus fünf Dromonen und ihren Mannschaften bestehenden Flottille den Seeverkehr durch die Meerengen überwachte. Er visitierte die Schiffe und hielt sie, wenn nötig, fest, überprüfte die «Pässe» und ließ illegal Reisende ausschiffen¹⁶², durchsuchte die Ladungen auf Waffen, Eisen und andere, unter Ausfuhrverbot stehende Waren hin und erhob von den Schiffsherren eine geringfügige Abgabe, die zwischen 2 und 3 Keratia (= 1 bis 2/12 der Goldmünze) gelegen haben dürfte¹⁶³. Da der Komes kein staatlich besoldeter Beamter war, flossen die Abgabengelder in seine eigenen Taschen und die seiner Mitarbeiter.

Als Vorsteher der von Justinian I. eingerichteten und

161. Prokop, Anekdotai, c. 25, S. 208ff.; vgl. Ahrweiler, Fonctionnaires, S. 239ff.

162. Translatio Stephani, S. 44, 65; vgl. Ahrweiler, Fonctionnaires, S. 240, 242, Anm. 15; ein weiteres Beispiel betrifft Theodoros und Eupreprios, zwei Schüler des Maximos des Bekennters, die bei Abydos festgenommen wurden (vgl. hierzu, Devreesse, Hypomnesticum, S. 71: ... βουλευθέντες ἐπὶ Ῥώμην καταφυγεῖν... σχεθέντες καὶ αὐτοὶ ἐν τῷ αὐτῷ δωγμῷ πλησίον Ἀβύδου).

163. Das sog. Edikt von Anastasios bestimmt die verschiedenen Abgaben, die die Wein-, Öl-, Trockenfrüchte-, Speck- und Getreidetransporteure sowie die kilikischen Weintransporteure auf der Hin- und Rückfahrt nach Konstantinopel und auf der Rückfahrt von dort an die Abteilungen der Kriegsmarine, die die Meerengen bewachten (klasikoi), zu entrichten hatten. Der auf die Strafen, denen die Schiffer unterlagen, falls sie die Vorschriften zu umgehen versuchten bzw. sie nicht einhielten, bezogene Textteil fehlt, für den Komes belief sich die Geldstrafe bei mangelhafter Ausführung seiner Aufgaben auf 50 Goldpfunden; vgl. hierzu, Dagron, Tarif, S. 451ff.; Mentzu, Συμβολαί, S. 158f.; Karayannopoulos, Finanzwesen, S. 175.

wahrscheinlich von Kommerkiariern besetzten ständigen Zollstation bei Abydos fungierte der nun staatlich bezahlte «Komes der Meerenge» weiter. In Hieron wurde eine ähnliche, im 6. Jh. unter einem «Komes der pontischen Meerengen», im 10. unter einem «Parathalassites» stehende Zollstätte eingerichtet. Von diesem Zeitpunkt an wurde auf die Schiffsladungen, nachdem die üblichen Kontrollen vorgenommen worden waren, der Zehnt erhoben. Eine dritte, in Konstantinopel eingerichtete Station wurde unter die Aufsicht des syrischen Kaufmanns Addaios gestellt¹⁶⁴. Sie wird in Zusammenhang mit einem Piratenzug der Sklavenen durch die Meerengen im Jahre 676-678 erwähnt¹⁶⁵, was gegen die Behauptung spricht, es handle sich bei Addaios um den Chef der Zollstätte in Hieron.

Der Schutz der Hafenanlagen in Abydos wurde durch ein Geschwader der kaiserlichen Flotte gewährleistet. Die Durchfahrt bei Hieron wurde ebenfalls nach 860 (1. russischer Angriff gegen Konstantinopel) durch militärische Maßnahmen gesichert. Dem Propontis-Gebiet maß die Regierung Justinians I. eine besondere militärisch-strategische Bedeutung bei. Durch die Anlage von Kastellen und Festungen in Rhaidestos an der Nordküste, in Aphrodisias, Kallipolis, Sestos, Elaius und Ainos auf Chersones sowie durch die Errichtung einer Quermauer an der engsten Stelle von Chersones sollten die Landbefestigungen um die Hauptstadt möglichst effektiv verstärkt werden¹⁶⁶.

Neben den schon oben erwähnten Küstenstädten existierte an beiden Küsten des Meeres eine Reihe von Häfen, die hauptsächlich als Zwischenstationen für die aus dem Mittelmeer bzw. dorthin segelnden Schiffe dienten. An der

164. Prokop, *Anekdotai*, c. 25, 7-10, S. 210.

165. *Miracula Demetrii*, [277], S. 220.

166. Prokop, *Bauten*, IV, 10, S. 228ff.

Nordküste lagen Selymbria und Perinthos/Herakleia, an der Südküste waren Kyzikos, Parion und Lampsakos von Bedeutung. Für die häufigen Überfahrten von Konstantinopel nach Kleinasien wurden verschiedene Anlegeplätze am Astakos-Golf benutzt.

In der Katabolos¹⁶⁷ genannten Küstenregion¹⁶⁸ lagen die wichtigen Landungs- bzw. Übergangsplätze Kios (mit Schiffsbauanlagen), Apameia/Myrleia und Trigleia, die mit Prusa durch bedeutende Straßen verbunden waren¹⁶⁹. In Katabolos ging der hl. Agapetos von Synaos infolge eines Sturmes auf dem Weg zu seiner Heimat in Kappadokien an Land¹⁷⁰. In Apameia landete Johannes Chrysostomos während einer Reise nach Ephesos (401), nachdem das Schiff in der Bucht von Triton drei Tage gelegen hatte¹⁷¹, und Psellos erwähnt eine Seereise, die im Hafen von Trigleia (einige Kilometer östlich von Apameia) angetreten wurde; an Bord des Schiffes befanden sich der Philosoph selbst und der sonderbare Asket Elias¹⁷². Katabolos war der übliche Ausgangspunkt des Eustratios, des Abtes des Agauron-Klosters (3 km östlich von Prusa), für Fahrten nach Konstantinopel bzw. die Zwischenstation zwischen Olympos und Konstantinopel¹⁷³.

167. Zur Bedeutung des Wortes, vgl. *Suidae Lexikon*, Nr. 2489, Bd. 2, S. 371.

168. *Vita Nicetae patricii*, S. 321, Anm. 79.

169. Janin, *Églises et Monastères*, S. 136 (Apameia), 162 (Kios).

170. *Vita Agapeti ep. Synai*, c. 15, S. 119; Latyšev, *Menologium*, S. 97; vgl. Janin, *Églises et Monastères*, S. 137, Anm. 1.

171. Palladius, *Dialogue*, I 50, S. 288; vgl. Janin, *Églises et Monastères*, S. 137, Anm. 1.

172. Psellos, *Scripta min.* II (= Epp., Nr. 97), S. 125-126: Λύσαντες ἐκ Τριγλείας τὴν ὑπὸ ρεῖον ἀκτὴν παρεπλέοντες, σύμπλον ἡμῖν τὸν μέγαν ἀσκητὴν Ἡλίαν ἔχοντες...; dt. Übers. v. Beck, *Lesebuch*, S. 351-352.

173. Bei der ersten Konstantinopelreise (*Vita Eustratii*, c. 35-37, S. 390ff.) schiffte sich der Heilige in Katabolos ein; bei einer weiteren

Militärische Bedeutung erhielt im 11. Jh. die Verbindung zwischen Kios und Nikaia. Während des gemeinsam mit den Kreuzfahrern unternommenen Angriffs ließ der Kaiser Alexios I. Boote auf Wagen auf der Nordvariante dieser Verbindung bis zum Kastell des Kyr-Georgios am Nordufer des Askania-Sees überführen¹⁷⁴.

Am Golf von Nikomedeia sind Helenopolis, Pylai und Prainetos an erster Stelle zu nennen. Das von Konstantin dem Großen gegründete Helenopolis hatte im 6. Jh. eine gewisse Bedeutung. Dort ließ Justinian I. eine Wasserleitung anlegen sowie verschiedene Bauten, darunter auch Absteigequartiere für Amtsträger, errichten¹⁷⁵. Zur Erleichterung des Verkehrs entlang dem Drakon-Tal wurde eine Fahrstraße angelegt, die nach Nikaia führte¹⁷⁶.

Nach dem im späten 6. bzw. im frühen 7. Jh. anzunehmenden Verfall des Hafens von Helenopolis scheint das Städtchen Pylai (wahrscheinlich Kara-Kilise, 4,5 km östlich

Konstantinopelreise (ebda., c. 15, S. 378) machte Eustratios auf der Rückreise Station in Prusa und bei einer dritten Reise dahin (ebda., c. 32, S. 389) legte das Schiff im Meerbusen von Triton an. So läßt sich das genaue Itinerar dieser Reisen folgenderweise rekonstruieren: Agauron-Kloster - Prusa - Katabolos - Triton - Konstantinopel, wobei die Seereisen in Kios, Apameia oder in der Nähe des Proasteion des Klosters in Elaiobomoi (vgl. ebda., c. 14, S. 377) angetreten worden sein könnten. Die genaue Lage von Triton (Kap und Bucht), das westlich von Pylai und östlich von Kios lag, könnte man vielleicht aufgrund der Entfernungsangaben der Portolanen näher bestimmen unter der Voraussetzung, daß diese Angaben richtig überliefert sind: Delatte, *Portulans*, S. 241, 5-6: *Ἀπὸ τὸν κάβο Τρίτωνα ὡς τὸ Κίονι ... ἐναι μίλλια τεράντα*; Kretschmer, *Portolane*, S. 651; vgl. Robert, *Voyage d'Antiphilos*, S. 282ff.; Tomaschek, *Kleinasien*, S. 10f.

174. An. Komn., XI 2, 3-4, Bd. III, S. 11ff.; vgl. Janin, *Églises et Monastères*, S. 115, Anm. 1; über die Straßenverbindungen, s. die Karte bei Lefort, *Communications*, S. 208.

175. Prokop, *Bauten*, V 2, S. 250.

176. Vgl. Lefort, *Communications*, S. 214.

von Yalova)¹⁷⁷ als Hauptlandungsplatz am Südufer des Astakenischen Golfes und als Hafenstadt von Prusa und Nikaia fungiert zu haben¹⁷⁸. Bei kaiserlichen Reisen sollten die Transportschiffe laut dem Protokoll Pylai anlaufen und auf der Rückfahrt am Vorgebirge von Leukates vorbeifahren. Ein Beamter hatte den Auftrag, in Pylai die Ausschiffung der Truppen, bei Leukates die Rückkehr der leeren Dromonen zu überwachen¹⁷⁹. Im ausgehenden 10. Jh. fungierte der Hafen als Hauptstapelplatz für Produkte, die aus Kleinasien nach Konstantinopel eingeführt wurden¹⁸⁰. Gegen Ende des 11. Jh.s taucht das 1085 nahe bei Helenopolis gebaute Kastell Kibotos in den Quellen auf. Die von Konstantinopel Kommenden reisten über Panteichion und Dakibyza nach Aigialoi; von dort erfolgte dann die Überfahrt auf einem Fährschiff nach Kibotos¹⁸¹.

In diesem eigenartigen Seeraum, wo Strömungen und Nord- bzw. Südwinde die Navigationsbedingungen oft erschwerten, war Segeln in Küstennähe ein Gebot der Vernunft. Mit starkem Nordwind hatte gegen Ende des 11. Jh.s die Mannschaft des Schiffes zu kämpfen, auf dem Theophylaktos, der Bischof von Ochrid, von Nikomedeia nach Prinkeponnesos fuhr. Die Reisenden retteten sich nach Konstantinopel, indem sie gegen den Willen des Bischofs «mit den Rudern fast das Festland streiften». Die Kursänderung wurde dadurch begünstigt, daß wenig später der Nordwind in einen Südwind umschlug¹⁸². Inwieweit die starken Süd-

177. Vgl. Mango, *Empress Helena*, 150ff.; Lefort, *Communications*, S. 210ff.

178. Über die Verbindungen zwischen Pylai und Nikaia, s. die Karte, ebda., S. 208.

179. Konst. Porph., *Tres Tractatus*, (C) 315-317, S. 114.

180. Leo Syn., *Epp.*, Nr. 54, S. 86ff.

181. Vgl. Lefort, *Communications*, S. 213.

182. Theoph. Achrid. *Epp.*, Nr. 4, S. 136ff.

winde die Schifffahrt erschwerten, ist aus der Vita des Nikephoros von Medikion zu erfahren, wonach die Überführung der sterblichen Hülle des Heiligen von der Insel Chalke zu der asiatischen Küste vier ganze Tage (04.- 08. Mai 813) erforderte¹⁸³.

Bei einer Seereise des Psellos zum Medikion-Kloster zwangen Gegenwind und heftige Regengüsse den Steuermann, die Fahrt vorzeitig zu beenden und eine Anlegestelle beim Kloster des Kalos Agros (in der Nähe von Kursunlu), wo Psellos eine «χαριστική» besaß, anzulaufen, während das kleine Schiff (πορθμεῖον), an dessen Bord sich drei Seeleute und 13 Passagiere befanden, auf Hochsee fuhr. Auf der Rückfahrt war das Meer zunächst sehr ruhig, bis nach zwei Stadien ein Wellengang aufkam, weshalb der Steuermann Kurs auf die Küste nahm. Am nächsten Tag kehrte die Gesellschaft zum Ausgangspunkt ihrer Reise zurück, nachdem sie viele ἐπαναστάσεις τοῦ χειμῶνος erlebt hatte¹⁸⁴.

Gefahren bestanden sogar für kurze Überfahrten von Konstantinopel zur gegenüberliegenden Küste. Ein kleines Schiff, auf dem der schwer verletzte Eunuch Sergios von der sog. Akropolis zum Ort der Stasis des Lukas, εἰς τὰ Εὐτροπίου, übergesetzt wurde, trieben Gegenwind und Strömung auf eine nahegelegene Insel; erst am nächsten Tag konnte das Schiff die Küste Chalkedons anlaufen¹⁸⁵. Auch der Verfasser der Lebensbeschreibung des Heiligen selbst unternahm einmal die kurze, aber gefährliche Reise¹⁸⁶. In beiden Fällen

183. Vita Nicephori Medicii, c. 18, S. 424.

184. Psellos, Scripta min. II (= Epp., Nr. 13), S. 15ff.; Mango/Ševčenko, Some Churches, S. 262, Anm. 122, nehmen mit Recht an, die Seereise nach Trigleia/Medikion-Kloster sei nicht in Konstantinopel, sondern in einem nahe bei Kyzikos gelegenen Hafen, wahrscheinlich in Artake, angetreten worden.

185. Vita Lucae Stylitae, c. 22, S. 38f.

186. Ebda., c. 39, S. 54f.

gerieten die Schiffe, nachdem sie von der alten Akropolis abgefahren waren, in die stürmischen Gewässer, die nach dem Hafen von Bukoleon benannt waren.

Schiffe, die das Mittelmeer als Ziel hatten oder von dort nach Konstantinopel fuhren, folgten zunächst der Küstenlinie, um dann über Prokonnesos die Hauptstadt anzulaufen bzw. Kurs nach Abydos zu nehmen. Die Sklavenen, die um 676-678 mit Raubschiffen tief ins Propontis-Meer eindrungen waren, fuhren über Abydos, Parion und Prokonnesos bis vor die Hauptstadt, wo sie ein Zollamt angriffen¹⁸⁷.

Der Chronist Theophanes erreichte kurz vor 780 im Rahmen eines kaiserlichen Auftrags mit einem Postboot die Mündung des Rhyndakos an der Sigriane-Küste, ging kurz an Land und setzte seine Fahrt längs der Küste wahrscheinlich über Panormos bis nach Kyzikos fort¹⁸⁸. Auf einem bescheidenen Fischerboot befuhr der Mönch David von Mitylene 818/819 die Südküste über Kyzikos und Sigriane bis zum Kloster von Medikion¹⁸⁹.

An Abydos, Lampsakos und Parion vorbei segelte 904 der Renegat Leon von Tripolis an der Spitze einer arabischen Flotte, sah sich aber, als der neue byzantinische Flottenkommandant Himerios erschien, gezwungen, irgendwo zwischen Parion und Prokonnesos umzukehren. Er fuhr durch die Meerenge und gelangte über Strobilos (nördlich von Kos), Imbros und Samothrake nach Thasos, wo er vor Anker ging¹⁹⁰. Wie Mas'udi andeutet, hatten die riesigen Kriegsschiffe wegen der Untiefen Schwierigkeiten, die Küste entlangzufahren, im Gegensatz zu kleineren Schiffen¹⁹¹.

187. Miracula Demetrii, [277], S. 220.

188. Vita Theophanis, S. 7, 21- 8, 15

189. Acta Davidis, c. 19, S. 233f.

190. Skyl., S. 182f.

191. Farag, Remarks, S. 137ff.

Die kürzeste Verbindung zwischen Konstantinopel und Abydos folgte der steil abfallenden Nordküste. Ein Bekannter des Psellos brüstete sich damit, daß er bis zum Städtchen Byrida, nach Herakleia und Rhaidestos gereist war, als ob er Ägypten und Äthiopien besucht hätte! Offenbar hielt der Philosoph solche kurzen Reisen für eine Routineangelegenheit¹⁹².

Die ganze Strecke bis zur Meerenge befuhr der russische Pilger Daniel (1106). Das Schiff fuhr über Herakleia zum Petale-Hafen an der NW-Ecke der Insel Prokonnesos¹⁹³ (100 Werst) und dann über Kallipolis (100 Werst), Abydos (80 Werst) und Krithea (20 Werst)¹⁹⁴ zum «Großen Meer» hinaus. Die gesamte Entfernung schätzte der Pilger auf 300 Werst (= 300 km), «wenn man der in Windungen verlaufenden Küste folgt»¹⁹⁵.

Bezüglich der Routen im Propontismeer ist an dieser Stelle die ganz außerordentliche Bedeutung von Prokonnesos hervorzuheben. Bei mehreren Reisen wird die Insel als Station für diejenigen genannt, die vom Mittelmeer nach Konstantinopel reisten. Auf die Insel kamen die Schiffe dann, wenn sie an Abydos vorbeigefahren und der Süd- oder der Nordküste gefolgt waren, während Schiffe, die in der Gegenrichtung fuhren, vorzugsweise die Nordküste entlangsegelten.

192. Psellos, *Scripta min.* II (= Epp., Nr. 9), S. 10-11; dt. Übers. v. H.- G. Beck, *Lesebuch*, S. 350-351.

193. Vgl. Tomaschek, *Kleinasien*, S. 3.

194. Vielleicht der Hafen der nach Ptolem. III 11, 9 (12, 4), cod. Paris. 1401, auf Chersones in der Nähe von Madytos gelegenen Binnenstadt Krithea, wohl identisch mit der noch 1922 bestehenden Ortschaft Kirté, die im Innern der Südspitze, etwa 7-10 km von dieser entfernt lag; vgl. hierzu, Oberhummer, «Krithea», Sp. 1898; *Orbis Latinus* I, S. 592, unter «Crithea: Krite (Krithia)».

195. *Itinéraires russes*, S. 6; über die Bedeutung dieser Häfen im 10. und im 11. Jh., vgl. Ahrweiler, *Mer*, S. 167.

3. 3. Routen in der Ägäis

Die Ägäis ist im eigentlichen Sinn das Meer der mächtigen Reichshauptstadt gewesen - «Golf von Konstantinopel» nannten es die arabischen-Geographen¹⁹⁶. Dort lassen die Quellen die Identifizierung mehrerer Verbindungslinien zu. Die Kykladen- oder Archipelroute diente dem Verkehr zwischen Konstantinopel und dem Westen und führte im Bogen nördlich von Kreta zur Küste Kleinasien. Diese Route trat im 7. Jh. infolge der arabischen Erfolge im Seekrieg an Stelle der Achse Syrien - Kilikien - Rhodos - Kreta - Italien. Im einzelnen fuhren die Schiffe, nachdem sie vom Methone- oder Monembasia-Hafen ausgelaufen waren, über Keos, Andros oder Naxos, um etwa in Samos oder in Chios den Anschluß an die Route längs der Westküste Kleinasien zu schaffen. Die Tatsache dieser natürlichen Inselkette trug wesentlich zur Verminderung der äußeren Gefahren bei.

Die Route ist von der byzantinischen Flotte zunächst für Operationen in Italien, in der Ägäis und im Ionischen Meer benutzt worden. Beim Zug der Flotte im Sommer des Jahres 533 gelangten die Schiffe wegen der herrschenden Windstille nur mit Verzögerung nach Malea. Probleme bereitete die Durchfahrt zwischen dem gewöhnlich stürmischen Kap und Kythera, da sich die Passage als sehr eng für die große Anzahl der Schiffe erwies. Danach erfolgte die Landung in Tainaron, in Kainupolis und im Methone-Hafen¹⁹⁷, der seine Bedeutung als Tor zum Archipel jahrhundertlang beibehielt und verstärkte.

196. Lewiński, *Voies maritimes*, S. 451f.

197. Prokop, *Vandalenkriege*, I (= *De bellis III*) 13, 5-9, S. 96ff. Den gleichen Kurs dürfte 878 die Kriegsflotte unter dem Admiral Adrianos genommen haben, bis sie bei wechselndem Wind den Hafen von Hierax (Geraki) anlaufen konnte; vgl. TheophCont, S. 310f.; Skyl., S. 158f.

Da die Umschiffung der Peloponnes um das Kap Malea herum mit bestimmten Gefahren und Zeitverlust verbunden war, wurde manchmal die kürzere Route über Korinth benutzt, wobei das Schiff entweder gewechselt oder zu den Gewässern des Saronischen bzw. des Korinthischen Golfes überführt wurde. Aus dem 6. Jh. sind mehrere Reisen überliefert, welche von Italien bzw. vom Frankenreich aus auf dieser Strecke unternommen wurden. Der Papst Johannes I. (526)¹⁹⁸ und Datus, der Bischof von Mailand (gegen Mitte des 6. Jh.s)¹⁹⁹, machten unterwegs nach Konstantinopel kurz Station in Korinth; im Fall der Reise des Papstes Vigilius wird als Zwischenstation Patras erwähnt (im Herbst 546)²⁰⁰. Auch eine fränkische Gesandtschaft unter Mummolus scheint 548 über den Golf von Korinth nach Konstantinopel gereist zu sein, da ihr Leiter in Patras krank wurde²⁰¹. Als Suffraganbistum wurde Korinth von päpstlichen Gesandten aufgesucht, denen die Regelung kirchlicher Probleme aufgetragen worden war. Zwei Briefe Gregors des Großen sind 591 und am 15. 9. 595 nach Korinth abgegangen²⁰², während Secundinus,

198. Caspar, Papsttum II, S. 186.

199. Grégoire le Grand, *Dialogues*, III, 4, 1-3, S. 271f.; die Datierung der Reise ist problematisch. Bezeugt sind zwei Aufenthalte des Datus in Konstantinopel, nämlich in den Jahren 544-545 und 550-552. Im Dezember 545, wohl auf der Rückfahrt von Konstantinopel, wurde Datus in Catania vom Papst Vigilius empfangen. Im August 551 flüchtete er gemeinsam mit den übrigen Bischöfen und dem Papst Vigilius aus dem Placidialpalast in die Kirche des hl. Petros im Stadtviertel Hormisdas (Caspar, Papsttum II, S. 264f.). Demnach sollte man die in Frage stehende Reise um 543/544 oder um 549/550 datieren. Eine dritte Möglichkeit ergibt sich daraus, daß Gregor selbst, *Dialogues*, S. 270f., Anm. 1., die Reise vor dem Regierungsantritt Totilas (541-552) angesetzt zu haben scheint.

200. Vgl. Caspar, Papsttum II, S. 248, Anm. 5.

201. Claude, *Handel*, S. 149, Anm. 126.

202. Ebda., S. 149, Anm. 127; vgl. Gangtzes, Πελοπόννησος καὶ Νότια

der Bischof von Tauromenium, zwischen 591 und 599, wahrscheinlich als Gesandter des Papstes, dort seine Reise beendete²⁰³. Die Zahl der bezeugten Reisen legt die Annahme nahe, daß sich der Verkehr zwischen Sizilien bzw. Italien und dem Osten im 6. gegenüber dem 5. Jh. intensiviert hat²⁰⁴.

Um die Wende zum 7. Jh. scheint Lechaion am Korinthischen Golf samt den dort befindlichen Behausungen wohl infolge der Slaveneinfälle aufgegeben worden zu sein, während Kenchreai, der Hafen am Ägäischen Meer, weiter benutzt wurde²⁰⁵. Die Flotte des Konstans fuhr wahrscheinlich um die Peloponnes herum. Dabei bleibt ungewiß, ob der Kaiser zuvor Korinth mit seinem Gefolge auf dem Landweg erreichte, um sich dann mit der Flotte im Hafen von Lechaion zu vereinigen. Weniger wahrscheinlich ist, daß er auf dem Landweg über Korinth nach Patras gelangen konnte²⁰⁶.

Zwei päpstliche Reisen wurden auf der Route des Archipels unternommen. Das Schiff, auf dem sich der Papst Martin I. befand, fuhr von Misenum aus an Kalabrien vorbei und um die Peloponnes herum zu den griechischen Inseln. Es ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß die Fahrt eher drei als 15 Monate in Anspruch nahm²⁰⁷, wobei der Papst von jeder Berührung mit der Außenwelt ferngehalten war. An keinem der Orte, wo das Schiff vor Anker ging, wurde er ans Land gelassen, noch erhielten Gläubige und Geistliche Zutritt zu ihm. Nur in Naxos, wo kurze Station gemacht wurde, ging der kranke Papst mit der Erlaubnis seiner Wächter an Land, wo er sich in dem ihm zugewiesenen Quartier einiger

Ἰταλία, S. 471, Anm. 10.

203. Ebda., S. 477, Anm. 35.

204. Claude, *Handel*, S. 150, Anm. 139.

205. Pallas, «Korinth», Sp. 749f.; vgl. Stratos, *Byzantium III*, S. 205ff.

206. Ebda., S. 209.

207. Stratos, *Byzantium III*, S. 114f.

Bäder erfreuen durfte. Der Aufenthalt auf der Insel dürfte etwa 10 bis 15 Tage gedauert haben (von ca. 15. - 20. Juli bis zum 1. August). Ungewiß bleibt, ob die Abfahrt durch widrige Winde behindert wurde oder ob der relativ lange Aufenthalt auf Naxos andere Gründe hatte. Die Weiterreise über Abydos dauerte noch 47 Tage. Am 17. September 653 lief das Schiff Konstantinopel an²⁰⁸.

Neben Naxos ist eine weitere kleine Insel, nämlich Keos, als Station der Inselroute bezeugt. Der Papst Konstantin I. landete mit seiner eigenen Flottille dort, nachdem er von Otranto aus Kurs auf Konstantinopel genommen hatte (Frühjahr 711)²⁰⁹. Auf Keos empfing ihn der Patrikios und Flottenstrategie Theophilos «mit großer Ehre» und gab ihm dann das Geleit für die Weiterfahrt bis «zum Siebenten Meilenstein» von Konstantinopel²¹⁰.

Die Ausbreitung der katastrophalen Pest von 746 von Sizilien und Kalabrien aus über Monembasia (Monembasia) und die angrenzenden Inseln (wohl die Kykladen) zeigt, daß die Inselroute in der Mitte des 8. Jh.s als Handelsverbindung zwischen Italien und Konstantinopel frequentiert wurde²¹¹.

Als wichtige Stationen auf dem Weg zwischen Griechenland und Italien werden seit dem 9. Jh. Patras und Korinth erwähnt. Patras nahm oft Flüchtlinge aus Sizilien und Süditalien auf. Von Catania kam Athanasios, der spätere Bischof von Methone (827/828)²¹², von Panormos kam Joseph der Hymnograph (831), der nach kurzer Zeit wohl über Korinth

208. Vita Martini I, c. 5-6, S. 257f.; zum Ablauf der Seereise, ebda., S. 235f.; vgl. Devreesse, *Hypomnesticum*, S. 53f.

209. Caspar, *Papsttum II*, S. 639; Malamut, *Les îles*, II, S. 539; Ahrweiler, *Mer*, S. 26.

210. *Lib. pont. I*, S. 390.

211. Theoph., *AM* 6238, S. 422f.; dt. Übers. v. Breyer, S. 64

212. Gangtzes, *Πελοπόννησος καὶ Νότια Ἰταλία*, S. 475.

nach Thessalonike übersiedelte²¹³. Korinth erlebte seit Anfang des 9. Jh.s als Verkehrsknotenpunkt eine neue Blüte, wie der Anstieg des Münzumschlags zeigt²¹⁴. Dort saßen ein Drungarios der Flotte und der Großkommerkiarios der Peloponnes. Anlässlich der Romfahrt des Gregorios Dekapolites um 833 bezeichnet der Hagiograph die Stadt als berühmt²¹⁵. Im 10. Jh. wurde die Funktion der beiden Häfen organisiert und der Aufsicht eines speziellen Beamten (Komes?) unterstellt. Laut einem hagiographischen Text hätte dieser in einer Zeit bulgarischer Einfälle in Mittelgriechenland die Überfahrten von Korinth zur Küste von Phokis verboten. Deshalb wurde Lukas von Steirion streng bestraft, als er im Begriffe war, «mit einem Schiff überzusetzen»²¹⁶. Es handelt sich kaum um den Versuch einer Überführung des Schiffes vom Kenchreai- zum Lechaion-Hafen hinüber²¹⁷, sondern um die Absicht des Lukas, mit dem Schiff vom Lechaion-Hafen die gegenüberliegende Küste von Phokis zu erreichen. Welche auch die richtige Deutung der fraglichen Textstelle sein mag, es fehlt nicht an Belegen, die von der Verwendung der beiden Häfen bzw. des Diolkos zeugen.

Um die arabischen Korsaren anzugreifen, die die Nord- und Westküste der Peloponnes plünderten, ließ der byzantinische Admiral Niketas Ooryphas die in Kenchreai gelandete Flotte nachts über dem Diolkos zum Lechaion hinüberschleppen. Das kühne Manöver wurde so schnell und geschickt ausgeführt, daß die Korsaren völlig überrascht und niedergemetzelt wurden²¹⁸.

213. Vita Iosephi Hymnographi, c. 6, col. 944f.; Gangtzes, *Πελοπόννησος καὶ Νότια Ἰταλία*, S. 475.

214. Pallas, «Korinth», Sp. 753.

215. Vita Gregorii Decapolitae, c. 11, S. 55, 11: «μέχρι τῆς περιωνύμου πόλεως Κορίνθου».

216. Vita Lucae Stiriota, c. 46, S. 184f.

Im Winter 952/953 reiste Arsenios, der alte Bischof von Korfu, zusammen mit den angesehensten Persönlichkeiten der Insel nach Konstantinopel. Die Hinreise erfolgte wahrscheinlich auf einem Frachter um die Peloponnes herum, dann über den Archipel nach Abydos. Auf der Rückfahrt im Januar 953 erkrankte der Bischof bei Skyros und starb, als das Schiff Korinth anlief²¹⁹. Möglicherweise segelte das Schiff durch das euböische Binnenmeer mit den vielen windgeschützten Häfen und Anlegestellen, um die gefährliche Passage zwischen Andros und dem als «Schiffsschlucker» bekannten Kaphereus-Kap²²⁰ zu meiden, obwohl die erste Strecke doppelt so groß wie die zweite war und die plötzliche Erkrankung des Bischofs bei Skyros Anlaß zur Wahl der kürzeren Route hätte sein können. Um die gefährliche Umschiffung der Peloponnes zu meiden, überquerte wahrscheinlich die ehrwürdige Gruppe den schmalen Isthmosstreifen zu Fuße und fand am anderen Hafen ein neues Schiff, um Korfu zu erreichen. Die Möglichkeit einer Überführung des Schiffes auf dem Diolkos zum Hafen von Lechaion, ist nicht ganz auszuschließen, zumal Idrisi die Verwendung des Diolkos im 12. Jh. für kleinere Fahrzeuge bestätigt²²¹.

Eine weitere Route, die dem überregionalen Seeverkehr diente, berührte die Küsten von Hellas und Thessalien. Als wichtige Stationen nennen die Quellen Chalkis, Demetrias und Thessalonike. Von Thessalonike nach Konstantinopel folgten die Schiffe einer Hochseeroute, die über Lemnos zur

217. Pallas, «Korinth», Sp. 754, scheint dies anzudeuten, dort, wo von der Verwendung des Diolkos im 9. und 10. Jh. die Rede ist.

218. Vgl. Eickhoff, Seekrieg und Seepolitik, S. 124.

219. Da Costa-Louillet, Saints de Grèce, S. 329.

220. Vita Theoctistae, c. 8, S. 227.

221. Vgl. Bon, Péloponnèse, S. 156.

Meerenge führte. Diese Verbindung gewann an Bedeutung, nachdem die Fahrten im Archipel infolge der Tätigkeit arabischer Piraten ziemlich unsicher geworden waren. Das Schiff, das bei Marzamemi an der Südostspitze von Sizilien unterging, kam von Propontis und fuhr die Küste Thessaliens entlang, denn der Marmor, mit dem es beladen war, stammte aus den Steinbrüchen von Prokonnesos und Larissa²²². Zwischen Thessalonike und Thessalien bzw. Hellas fuhren oft im 7. Jh. Frachter und Kriegsschiffe. Zunächst sei an den Kaiser Konstans II. erinnert, der 662 die Route Konstantinopel-Piräus mit seinem Heer und seiner Flotte zurücklegte²²³. Ca. 20 Jahre später landete der Admiral Sisinnios im Lauf einer Hilfsoperation der Flotte von Hellas in Richtung auf das schwer bedrängte Thessalonike auf der Insel Skiathos (um 682-684). Ob die Flotte der *καταβιάνοι*, «Marinesoldaten», vom Stützpunkt Keos, wie Lemerle annimmt, oder vom Stützpunkt Chalkis aus abfuhr, ist schwer zu ermitteln; für die zweite Annahme spricht das Verb «ἐξέειον», das auf ein Binnenmeer hinweist, sowie die Erwähnung eines Handelsschiffes, das von Chalkis aus Kurs auf Skiathos nahm, während die Matrosen auf der Insel den Palmsonntag feierten. Die Flotte stach bei günstigem Wind in der Nacht vom Montag zum Dienstag der Karwoche in See und konnte am Mittwoch im Hafen von Thessalonike festmachen (Dauer: 2 Tagesfahrten)²²⁴.

Einige Jahre zuvor (676-677) befuhren zehn Kriegsschiffe die Route von Thessalonike bis zum Pagasai-Golf hin und zurück, um dort beim Stamm der Belegezenen, der im Gebiet von Demetrias und Theben sesshaft war, Getreide zu kau-

222. Vgl. Doorninck, Byzantium, S. 136f.

223. Corsi, Spedizione, S. 110f.; Stratos, Byzantium III, S. 203, 209.

224. Miracula Demetrii, [295] - [300], S. 230ff.; vgl. Lemerle, Miracles II, S. 156f., Anm. 247.

fen²²⁵. Die thessalische Küste entlang segelte gewiß der Frachter, mit dem Cyprianus, der Bischof von Thenai, wohl über Kreta, nach Konstantinopel reiste²²⁶.

Zeitweilig wurde die Route über Thessalonike als gleich oder weniger gefährlich wie die Route des Archipels betrachtet. Der Frachter, der Blasios von Amorion bis Methone transportiert und dort ausgebootet hatte, segelte vermutlich entlang der peloponnesischen Küste und durch das euböische Binnenmeer, bis er bei Demetrias, wo offenbar die Ladung gelöscht werden sollte, von den Korsarensiegeln des Damianos gefangengenommen wurde (um 897). So konnte Blasios der sicheren Gefangenschaft durch die Korsaren nur durch Zufall entgehen. Gleich darauf erreichte er auf dem Seeweg Konstantinopel²²⁷. Freilich ging die Reise entlang der Küste über Thessalonike, wo der Mönch zwölf Jahre lang bis zu seinem Tode lebte (900-912). Auf der Fahrt erfuhr er vom bitteren Schicksal des geldgierigen Kauffahrers. Die Nachricht vom Kriegszug der syrischen Flotte gegen die Hauptstadt hatte Naupaktos erreicht, als Elias von Castrogiovanni zusammen mit dem kaiserlichen Gesandten Kusionios dort eintraf (im Frühjahr 903)²²⁸. Vielleicht war das die Ursache dafür, daß er für seine Reise nach Konstantinopel den Landweg wählte²²⁹.

Infolge der Rückeroberung von Kreta (961) und Zypern (965) öffneten sich der byzantinischen Schifffahrt neue Routen in der Südägäis; in dieser Zeit ist die Wiederaufnahme bzw.

225. *Miracula Demetrii*, [254], S. 214; vgl. hierzu, Lemerle, *Miracles*, II, S. 121f.

226. *Miracula Demetrii*, [307], S. 237.

227. *Vita Blasii Amoriensis*, c. 19, S. 666.

228. *Vita Eliae iunioris*, c. 68, S. 108: Φθάσαντες δὲ Ναύπακτον, εὗρον τὴν φήμην τοῦ τῆς Συρίας τῶν Ἀγαρηῶν πλοῦμου πρὸς τὸ Βυζάντιον καταίρειν μέλλοντος, πανταχοῦ διατρέχουσιν...

229. *Ebda.*, c. 69, S. 110.

eine starke Zunahme der Zahl der Missionen und der Pilgerreisen sowie anderer Reisen im östlichen Mittelmeer zu konstatieren²³⁰. Kurz vor oder nach dem März 961 fuhr Athanasios von Athos, aus dem Kreis der engsten Vertrauten des großen Eroberers und Kaisers Nikephoros Phokas, vom Heiligen Berg nach Kreta, um gefangengenommene Mönche freizukaufen²³¹, und nach der Krönung des Kaisers Nikephoros Phokas im August oder im September des Jahres 963 nach Zypern²³². Um dieselbe Zeit wie Athanasios besuchte Nikon das vom sarazenischen Joch befreite Kreta²³³, «um nicht nur den Heiden, sondern auch den unbußfertigen griechischen Christen zu predigen»²³⁴. Wahrscheinlich erreichte er sein Ziel von Phygela aus, das im 10. und im 11. Jh. zum üblichen Übergangshafen Kleinasien nach Kreta wurde²³⁵. Nach siebenjähriger Missionstätigkeit brach er nach Hellas auf. Das Itinerar dieser Fahrt, die um 968-969 zu datieren ist, gibt über die Küstenroute Aufschluß, die in Thessalonike endete. Als Stationen von Kreta bis Euripos werden Damalas, Aigina und Piräus angegeben. Die Etappe von Kreta bis Damalas (bei Epidauros) nahm unter günstigem Wind fünf Tagesfahrten in Anspruch (im Frühjahr 968)²³⁶. Eines der

230. Unter den gepilgerten Äbten aus dem Westen befand sich Adson von Montier-en-Der in Haute-Marne, der auf der Reise starb und 992 auf der Kykladeninsel Astypalaia begraben wurde (vgl. hierzu, Runciman, *Kreuzzüge*, S. 44; Ebersolt, *Orient et Occident*, S. 72f.; Fichtenau, *Reisen*, S. 47; Malamut, *Les îles*, S. 547). Daneben sind die Graffiti zu erwähnen, die an der Wand der Gastria-Grotte auf Tenos ein athenischer Goldschmied, der Bischof von Knidos und ein Paphlagonier eingeritzt haben; vgl. Feissel, *Inscriptions de Ténos*, S. 498ff.

231. *Vitae Athanasii Athonitae*, A, c. 68, S. 32.

232. *Ebda.*, A, c. 92, 1-8, S. 43; zur Datierung der beiden Reisen, vgl. Lavra I, S. 36.

233. *Vita Nikonis*, c. 20, 1-8, S. 82.

234. Gregorovius, *Athen*, S. 114.

235. *Vita Lazari Galesiotae*, c. 75, S. 532; *ebda.*, c. 228, S. 578.

Handelsschiffe, auf denen die Reisegesellschaft fuhr, geriet bei Aigina in Gefangenschaft²³⁷. Das zweite Schiff setzte die Reise fort, nachdem sich die Piraten mit ihrer Beute entfernt hatten. Das Ereignis zeigt, daß die Route entlang der Küste von Peloponnes, Hellas und Thessalien nach der Rückeroberung Kretas, Zyperns und Kilikiens eine neue Bedeutung erhielt, obwohl die Plage der Piraterie noch nicht beendet war. Nun begann die Bedeutung der Seestraße Patras - Korinth zu sinken, da die vom Westen herkommenden Schiffe die Halbinsel ungehindert umfahren konnten²³⁸.

Als Fortsetzung der Küstenroute ist die Hochseeroute Thessalonike-Lemnos-Abydos-Konstantinopel jahrhundertlang die am meisten frequentierte Route im Nordteil der Ägäis geblieben. David von Thessalonike begab sich um 538-548 im Auftrag des Bischofs nach Konstantinopel, um dort über die Zukunft der Präfektur Illyricum mit den Kaisern Justinian I. und Theodora Beratungen zu führen. Die einzelnen Reisestationen werden nicht angegeben. Nur hinsichtlich der letzten Etappe der Rückfahrt berichtet der Hagiograph, das Schiff habe die Grenze des Stadtgebietes dort erreicht, wo der Leuchtturm stand. Die Reise ist die letzte für David gewesen²³⁹. In Thessalonike langte das Schiff des Papstes Vigilius auf der Durchreise nach Konstantinopel an, das er dann am 25. Januar 547 erreichte. In Thessalonike traf der Papst mit dem von Salona her reisenden Diakon Sebastian zusammen²⁴⁰.

Um die Wende zum 7. Jh. war ungehinderter Verkehr auf dieser Route sehr wichtig für die Versorgung Thessalonikes. Die Stadt wurde mehrmals durch die Schiffe der Getreide-

236. Vita Niconis, c. 21-23, S. 88ff.

237. Ebda., c. 23, 34-36, S. 94.

238. Vgl. hierzu, Ahrweiler, *Mer*, S. 168f.

239. Vita Davidis, S. 18, 3-13.

240. Caspar, *Papsttum II*, S. 247.

flotte Konstantinopels gerettet. Einmal erfüllten diese Aufgabe Schiffe der Kriegsflotte²⁴¹. Zeitweise kamen die Getreideladungen aus Thessalien und Südgriechenland²⁴², Sizilien²⁴³ und Kleinasien (über Chios)²⁴⁴. Die letzte Route führte in der frühbyzantinischen Epoche bis nach Palästina und Ägypten. Wertvolle Angaben über Fahrtzeiten zwischen Thessalonike und dem Nahen Osten enthält die Vita des Porphyrios. Von Askalon bis Thessalonike (800 Meilen) brauchte ein Schiff bei günstigem Wind 13 Tage (Geschwindigkeit: 2,56 kn) und von Gaza bis Thessalonike 12 Tage (Geschwindigkeit: 2,77 kn)²⁴⁵.

Eine eingehende Schilderung dieser Route enthält der bekannte Brief des Theodoros Studites aus seinem Exil in Thessalonike²⁴⁶. Gesandte, fromme Strategen, Zivilpersonen und Mönche, die zwischen Athos bzw. Thessalonike und Byzanz verkehrten, werden die kürzeste Route über Lemnos bevorzugt haben. Um 865 legte der iberische Mönch Hilarion die Strecke Konstantinopel-Thessalonike zurück²⁴⁷. Vermutlich handelte es sich hierbei um eine direkte Fahrt. Auf einem Kriegsschiff reiste der Stratege des Ägäischen Meeres, Zephinezer, im Geleit des Athanasios von Athos über Abydos und Lemnos zum Heiligen Berge (950-951)²⁴⁸. Eine weitere Station auf dieser Route war die Ortschaft «Peukia», 12 Meilen südlich von Abydos²⁴⁹, wo die athonitischen Mönche

241. *Miracula Demetrii*, [251], S. 213.

242. Ebda., [254], S. 214; [296], S. 231.

243. Ebda., [79], S. 108.

244. Ebda., [70], [72], [76], S. 102, 107.

245. Vita Porphyrii, c. 6, S. 6.

246. Cheynet/Flusin, *Route de l'exile*, S. 198; vgl. Theod. Studitae *Epp.*, Nr. 3, 88-105, S. 14f.

247. Vita Hilarionis Hiberi, c. 22, S. 255.

248. Vitae Athanasii Athonitae, B, c. 8, 3-12, S. 134.

249. Tomaschek, *Kleinasien*, S. 16f.

Symeon und Georgios während einer Dienstreise nach Konstantinopel an Land gingen²⁵⁰.

Die Information des russischen Abtes und Pilgers Daniel, daß sich der Seeweg am Ausgang der Meerenge links nach Jerusalem, rechts zum Heiligen Berge Athos, nach Thessalonike und nach Rom verzweige²⁵¹, stammte wahrscheinlich von Landsleuten des Pilgers, die den weiten Weg bis Athos zurückgelegt hatten. Der Abschnitt bezeugt, daß die Route bis Thessalonike bzw. zum Athos von der ersten Hälfte des 11. Jhs an von russischen Pilgern benutzt wurde²⁵². Antonios, der Gründer des Klosters Pečersk bei Kiev, scheint zweimal als Mönch auf dem Heiligen Berg gelebt zu haben. Ein Kloster der Rus' existierte dort im Jahre 1016. Aus dem Jahre 1030 datiert eine Garantieurkunde des Klosters Theotokos tu Xylurgu. Rus', Xylurgu und Hagios Panteleimon sind Bezeichnungen für ein und dasselbe Kloster, das ohne Zweifel von frommen russischen Pilgern und Asketen gegründet wurde²⁵³.

Als Alternative bot sich die Fahrt entlang der thrakischen Küste an, die aber länger dauerte und für den lokalen Verkehr wichtig war; nur in Verbindung mit der Via Egnatia erhielt die thrakische Küstenroute eine überregionale Bedeutung. Deutlich zeigt dies die Reise des Gregorios Dekapolites. Von Prokonnesos kommend, umfuhr er 832-833 die Kallipolis-Halbinsel, um im Hafen von Ainos ein zweites Schiff nach Christupolis²⁵⁴ zu besteigen. Dort ging er an Land und nahm den Weg nach Thessalonike. Beim Übersetzen über einen Fluß, wahrscheinlich Strymon, fiel er den

250. Vitae Athanasii Athonitae, A, c. 248, S. 119.

251. Itinéraires russes, S. 6.

252. Vgl. Nakamura, Russian Pilgrimage, S. 28, 27 (Karte).

253. Pantel., S. 4.

254. Über die Bedeutung der Stadt für den Seeverkehr, vgl. Ahweiler, Mer, S. 167.

dort lauernden Piraten in die Hände, kam aber mit dem Leben davon und setzte seine Wanderung, wohl auf der Via Egnatia, nach Thessalonike fort²⁵⁵. Vier Jahre und drei Monate darauf reiste Gregorios auf dem Seeweg nach Konstantinopel, wo er beim Mönch Anastasios Quartier bezog²⁵⁶. Ob er von Joseph dem Hymnographen auf der Reise begleitet wurde²⁵⁷ oder er ihn später, nach der Rückkehr vom Berg Olympos, in Konstantinopel antraf, läßt sich nicht entscheiden²⁵⁸. Auf eine spätere Zeit bezieht sich der Bericht des Skylitzes, daß ein von Konstantinopel nach Thessalonike entsandtes Schiff an der Küste «Illyriens», also Thrakiens, strandete, so daß der serbische Fürst Stephan Vojslav seine Goldfracht leicht ausplündern konnte (im Jahr 1040)²⁵⁹.

Eine weitere Seeverbindung berührte die Inseln der Nordägäis, nämlich Imbros, Samothrake und Thasos. Sie ist vor allem als militärische Route bezeugt. Die Seekräfte, die mit dem Admiral Himerios an der Spitze die korsarische Flotte Leons von Tripolis verfolgten, ehe diese Thessalonike angriffen und einnehmen konnte, befuhren diese Strecke, nachdem sie entlang der Westküste Kleinasien bis nach Strobilos (Stützpunkt des Themis der Kibyrrhaioten) hin- und dann

255. Vita Gregorii Decapolitae, c. 9-10, S. 53f.

256. Ebda., c. 19-20, S. 62f.; vgl. Mango, Re-reading, S. 639 (Datierung der Ereignisse). - Benjamin von Tudela reiste von Thessalonike über Demetritzi nach Drama (an der Via Egnatia), worauf er sich der Küste zuwandte; im Hafen von Christupolis bestieg der Jude ein Schiff, das in drei Tagesfahrten Abydos ansteuerte (1161), um dann auf dem Seeweg Konstantinopel zu erreichen; vgl. hierzu, Sharf, Byzantine Jewry, S. 138.

257. Vita Iosephi Hymnographi, c. 14, col. 952: Ἰωσήφ συναπόδημον.

258. Vita Gregorii Decapolitae, c. 20, S. 63, 18-19; vgl. Mango, Re-reading, S. 645.

259. Skyl., S. 408.

zurückgefahren waren²⁶⁰. Abschnitte derselben Route wird der hl. Germanos von Palästina bis Christupolis um 860 benutzt haben²⁶¹.

Der Bericht des Johannes Kaminiates über die Zerstörung und Einnahme Thessalonikes durch die eben genannte korsarische Flotte im Jahr 904 enthält folgende eingehende Schilderung einer militärischen Route, die in die Süd- und Südostägäis führte: «Nachdem es tiefer Abend geworden war, lichteten (die Araber) die Anker der Schiffe und stießen vom Land ab (10. August) ... Bei Tagesanbruch fuhren wir dann an der Biegung des ... Ekbolos vorbei und landeten am Spätnachmittag an dem Ort Bolbos (11. August) ... Dann fuhren wir von dort wieder aufs Meer hinaus und landeten schließlich an der äußersten Spitze der (Halb-) Insel Pallene. Dort machten wir eine kleine Pause; als aber ein günstiger Wind aufkam, wurden gegen Abend wieder die Segel gespannt, die uns, angeschwollen vom Wind, mit Macht vorwärtstrugen, bis wir zu Beginn des folgenden Tages (12. August) an einem Ort ankamen, der von den Seefahrern Diadromoi genannt wird. Das sind zwei Inseln (Halonnesos und Euonymos, heute Peristera), die der Länge nach zueinander parallel einander gegenüberliegen, während zwischen ihnen das Meer wie ein Fluß hindurchfließt und die Inseln nur etwa ein Stadion breit voneinander trennt ... Dann brachen wir von dort wieder auf und segelten zwei Tage und Nächte an der großen Insel Euböa entlang und kamen sehr rasch in die Gegend um Andros ... (Aus Furcht vor der römischen Flotte) fuhren wir ... wie Vagabunden einmal um diese, einmal um jene Insel herum. So kamen wir auf diesem Kurs auch zur Insel Patmos. Dort blieben wir 6 Tage (16. - 21. August) ... Da die Zeit die Barbaren zur Heimreise ins eige-

260. TheophCont, S. 367, 4-32.

261. Dölger, Byzanz, S. 368.

ne Land drängte, segelten wir von Patmos wieder ab und landeten auf der Insel Naxos ... Auch dort blieben wir nur zwei Tage und nahmen dann Fahrt in Richtung Kreta - dazu lud uns auch ein günstiger Wind ein -, bis wir an einem Ort landeten, der von den Einheimischen Zontarion... genannt wird (Samstag, 25. August)...»²⁶².

Die gesamte Route setzte sich aus Teilabschnitten zusammen, die alle mit Ausnahme der Strecke entlang der hauptsächlich hafenlosen und felsigen Ostküste Euböas nachweislich frequentiert wurden. Der erste Abschnitt führte als eine wichtige Variante der thessalischen Küstenroute die Ostküste des Thermaikos entlang über Pallene zum strategisch wichtigen Meerenge der Nordsporaden. Unter günstigem Wind legte die Flotte die Strecke von Pallene bis Diadromoi in ca. 12 Stunden zurück. Der Mittelteil bis Kreta ist sonst aus dem «Seestadiodromikon» Konstantins VII. und der Vita Theoctistae bekannt. Von Diadromoi bis Andros brauchte die Korsarenflotte 2 Tagesnachtfahrten²⁶³. Aus dem Text wird deutlich, daß die arabischen Schiffe auf dieser Route zumeist unter günstigem Wind fuhren. Die reine Fahrtzeit muß fünf bis sechs Tage gedauert haben, so daß der Schluß naheliegt, eine direkte Fahrt von Thessalonike nach Kreta unter idealen Wetterbedingungen hätte vielleicht nur vier bis fünf Tage dauern können. In Wirklichkeit nahm die Fahrt mit dem Abstecher auf Patmos 15 Tage in Anspruch.

Aus dem Vergleich beider Reisezeiten ist deutlich zu ersehen, inwieweit das Reisetempo von Fahrten in der Ägäis damals vom Wind abhängig war.

262. Io. Cam., c. 67-70, S. 56ff.; vgl. dt. Übers. v. G. Böhlig, S. 91ff.

263. Io. Cam., c. 67, 7, 11, S. 57.

3. 4. Die Verbindungen Konstantinopels mit den Ostprovinzen im 6. und im 7. Jh.

Die Hauptverbindung zwischen Konstantinopel und den östlichen Provinzen lief entlang der Westküste Kleasiens bzw. über die Inseln Tenedos, Chios, Samos, Kos, Rhodos und Zypern, wo sie in zwei Varianten abzweigte: Die Küstenroute, die die Häfen Seleukeia am Orontes, Laodikeia, Tripolis, Berytos, Sidon, Tyros, Ptolemais, Joppe und Askalon berührte, und die Hochseeroute, die auf dem direkten Weg Alexandria erreichte. Eine sekundäre Route berührte von Rhodos aus die lykische und kilikische Küste und erreichte über Patara, Myra, Attaleia, Seleukeia und Tarsos Seleukeia am Orontes bzw. Antiocheia und von hier wiederum Alexandria.

Was die Häfen betrifft, ist die ganz außerordentliche Bedeutung der Weltstadt Alexandria hervorzuheben, das bis 642 sogar Konstantinopel um einiges übertraf. Als Kultur- und Verwaltungszentrum und als Stapelplatz für die Produkte des Fernen Ostens bzw. Kornkammer des alten und neuen Roms zog Alexandria einen regen Verkehr an²⁶⁴.

Die Verbindung Alexandria- Konstantinopel wurde bis 642 als Handelsroute von Frachtern frequentiert, die hauptsächlich mit Getreide und den übrigen Agrar- und Industrieprodukten des Nahen und Fernen Ostens beladen waren²⁶⁵. Da das Leben der hauptstädtischen Bevölkerung von den Getreidelieferungen Alexandrias gänzlich abhängig war, liefen zwei- oder dreimal alljährlich Schiffe der Getreideflotte

264. Vgl. Jones, LRE, Bd. II, S. 857f.

265. Die Fracht eines Handelsschiffes, das im Juli 479 im Hafen von Alexandria die Fahrt antrat und über Smyrna nach Konstantinopel fuhr, bestand aus typisch alexandrinischen Produkten, nämlich Vögeln, Papier, Kochgeschirr und einer Drogenkiste; vgl. Dagron/Rougé, *Trois horoscopes*, S. 130f.

von seinem Hafen aus. Als Stationen dieser Getreideitinere sind anhand zerstreuter Quellenangaben Zypern²⁶⁶, Andriake²⁶⁷, Rhodos, Chios²⁶⁸, Tenedos und Abydos²⁶⁹ zu identifizieren.

Besonders rege war der Seeverkehr zwischen Rhodos und Konstantinopel, wie die häufigen Fahrten eines rhodischen Kauffahrers in der Regierungszeit von Konstans II. (641-668) auf diesem Teil der Route zeigen²⁷⁰, und im Dreieck Lykien-Palästina-Ägypten (6. Jh.). Das kleine Handelsschiff des Askaloniers Menas, das Nikolaos von Sion bei seiner ersten Jerusalemfahrt im Hafen von Andriake bestiegen hatte, konnte bei günstigem Wind in nur fünf Tagesfahrten nach Askalon gelangen²⁷¹. Seine zweite Pilgerfahrt trat Nikolaos im Hafen von Tristomon an. Das ägyptische Schiff kreuzte unter stürmischem Wind das Meer und lief die Nilmündung bei Diolko an²⁷². Nachdem Nikolaos die Stätten Christi in Jerusalem besichtigt hatte, reiste er zum Hafen von Askalon. Das Schiff, das er nun bestieg, stammte aus Rhodos. Der Kauffahrer segelte bis vor das Vorgebirge Chelidon beim Phoinix-Kap, als Gegenwind aufkam; unter sehr schwierigen Umständen fuhr er dann am genannten Kap und am Hafen von Andriake vorbei. Erst nachdem Nikolaos mit dem

266. John of Nikiu, c. 97, 10, S. 158; Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 52, S. 402f.

267. Anrich, Hagios Nikolaos, I, S. 132; vgl. ebda., S. 160f.

268. Um die Mitte des 6. Jhs. verdiente Kashish, der monophysitische Bischof von Chios, seinen Lebensunterhalt, indem er aus den Fasern der Dattelpalmenblätter Körbe herstellte. Diese brachten die alexandrinischen Getreideschiffe, die oft im Hafen von Chios anlegten, dorthin; vgl. hierzu, John of Ephesus, *Lives* III, S. 162.

269. Prokop, *Bauten*, V 1, 7-16, S. 248.

270. *Miracula Artemii*, c. 35, S. 55ff.; vgl. Abrahamse, *Sources*, S. 269f.

271. Vita Nicolai Sionitae, c. 9, S. 9f.

272. Ebda., c. 27ff., S. 23ff.

Beiboot im Hafen von Tristomon ausgeschifft worden war, konnte das Schiff unter günstigem Wind Kurs auf Rhodos nehmen. Die Fahrt bis Chelidon nahm zehn Tage in Anspruch²⁷³.

Hagiographische Texte nennen verschiedene Stationen der Seeverbindung zwischen Konstantinopel und Syrien bzw. Palästina. Der Jude Jakob hielt auf seiner Reise nach Ptolemais kurz in Charax, am Nordufer des Meerbusens von Nikomedeia, in Pylai, im Hafen von Pythia, das binnenwärts lag, in Kyzikos, Aig(e)ai²⁷⁴ und Antiocheia an, nachdem er im konstantinopolitanischen Julianus-Hafen ein Schiff bestiegen hatte (603). Sechs Jahre danach (609) begab sich Jakob nach Rhodos, und von dort kam er im Oktober 610 nach Konstantinopel zurück²⁷⁵. Von Konstantinopel aus unternahm Johannes, der Bischof von Hephastupolis, zwischen 537 und 541 heimlich insgesamt drei Reisen, um die monophysitischen Gemeinden Kleinasiens zu besuchen²⁷⁶. Bei der ersten Reise kam er über Asien und Lydien bis nach Tarsos²⁷⁷. Bei der zweiten Reise brach er unter dem Vorwand auf, er habe vor, die Bäder (von Pythia?) zu besuchen, fuhr «über die Inseln» vor der kleinasiatischen Küste, und speziell über Zypern, bis nach Kaisareia maritima²⁷⁸. Bei der dritten Reise (541) erreichte Johannes Rhodos, wo er mit dem von Alexandria reisenden Johannes von Ephesos zusammentraf. Von dort gingen beide an Land und erreichten auf dem Landweg

273. Ebda., c. 36f., S. 30ff.; Zur Bedeutung der drei lykischen Häfen Phoinix, Andriake und Tristomon bei Myra im späten 6. Jh., vgl. Abrahamse, Sources, S. 275.

274. Zu diesem ostkilikischen Hafen, vgl. Robert, De Cilicie à Messine, S. 170ff.

275. Doctrina Iacobi, c. 40f., S. 129ff.

276. John of Ephesus, Lives II, S. 526ff.

277. Ebda., S. 535f.

278. Ebda., S. 537.

Ephesos. Im Hafen der Stadt bestieg Johannes von Hephastupolis ein Schiff nach Chios, Alexandria und Palästina, während sich Johannes von Ephesos nach Konstantinopel einschiffte²⁷⁹.

In den letzten beiden Jahrhunderten vor der Araber invasion gerieten die meisten Städte Syriens allmählich in Verfall; daran waren äußere und natürliche Ereignisse wie Kriegskatastrophen und Erdbeben schuld. Unter diesen Städten wird im 6. Jh. als Hafenstadt bisweilen noch Seleukeia erwähnt, obwohl sein Hafen infolge vorschreitender Versandung an Bedeutung verloren hatte²⁸⁰. Dort waren die Postbeamten Curiosi mit der Eintreibung der Abgaben (ein oder zwei Keratia je nach dem Herkunftsgebiet der Schiffe, d.h. 1/12 oder 1/24 der Goldmünze, für Ladungen von 1000 Modii) beauftragt²⁸¹. Nach Seleukeia transportierten die Handelsschiffe u. a. Pilger, die dann auf der 524 gebauten Straße den Mons Admirabilis erreichen konnten²⁸². Als Ausgangs- und Bestimmungshäfen bzw. als Zwischenstationen dieser Frachter dienten Häfen an der Südküste Kleinasiens. Der rege Pilgerverkehr zwischen Kleinasien und Syrien ist u. a. durch die Vita des Styliten Symeon belegt. Der gliederlahme Isaurier Konon z. B. wurde auf einem kleinen Schiff nach Seleukeia gebracht²⁸³. Abenteuerlich verlief eine Winterreise des Mönchs Dorotheos von Seleukeia nach Pamphylien, als ein einstündiger Sturm mit hohem Wellengang und heftigem Wind in der Mitte der Fahrt ausbrach²⁸⁴. Auf den relativ regen Schiffsverkehr im Hafen der

279. Ebda., S. 537ff.

280. Hierzu, Ruge, «Seleukeia», Sp. 1194f., 1196.

281. Dagron, Tarif, S. 435, 8-13.

282. Ruge, «Seleukeia», Sp. 1195.

283. Vita Symeonis stylitae iunioris, c. 227, S. 198f.

284. Ebda., c. 235, S. 211f.

Stadt weist die syrische Vita des Johannes Bar Aphthonia hin. Als Xenodochos des nahegelegenen St. Thomas-Klosters empfing und beherbergte Johannes großzügig alle Fremden, die auf dem Seeweg dort eintrafen oder von dort heimfahren wollten²⁸⁵.

Als Häfen, die vorwiegend von Palästinapilgern angefahren wurden, sind Joppe und Askalon belegt. Von dort war Jerusalem auf dem kürzesten Weg zu erreichen. In Joppe trat 480 der Diakon Phidos die Seereise nach Konstantinopel an; auf der Überfahrt nach Korykos, im Parthenischen Meer, erlitt das Schiff Schiffbruch, der Diakon jedoch konnte sich auf einer Planke retten²⁸⁶. In Askalon schiffte sich 520 Aithérios, der Bischof von Ephesos, ein, der Palästina als Pilger besucht hatte; bald nach der Abfahrt kam Gegenwind auf, und das Schiff wurde nach Joppe zurückgetrieben²⁸⁷. Es ist nicht bekannt, auf welchem Weg der Mönch Sabas im Mai 511 im Auftrag des Patriarchen Elias nach Konstantinopel reiste²⁸⁸. Die Rückreise erfolgte im Mai 512 auf dem Seeweg²⁸⁹. Wahrscheinlich erreichte er das Festland in Joppe oder in Askalon. Auf der zweiten Reise wurde er im April des Jahres 530, wahrscheinlich in Abydos, durch vorausgeschickte Dromonen mit Ehren empfangen²⁹⁰. Die Rückfahrt erfolgte im September desselben Jahres²⁹¹. Wie lange eine Seereise auf der Route Palästina-Rhodos-Konstantinopel dauerte, erfährt man aus einem Horoskop. Dort ist von einer Fahrt die Rede, die im Hafen von Kaisareia angetreten wurde und mit einer Zwischenstation in Abydos 22 bis 24 Tage

285. Vita Ioannis Aphthoniae, S. 126.

286. Vita Euthymii, S. 63.

287. Vita Ioannis Hesychastae, S. 213.

288. Vita Sabae, S. 141.

289. Ebda., S. 146.

290. Ebda., S. 173.

291. Ebda., S. 179.

dauerte (1. -23./25. Oktober 474)²⁹².

Vor allem hagiographische²⁹³ und annalistische²⁹⁴ Quellen belegen die Bevorzugung der Seewege im Verkehr Konstantinopels mit den Ostprovinzen. Diese Feststellung läßt sich durch die Tatsache bestätigen, daß die Viten ländlicher Heiligen, wie z.B. des Theodoros von Sykeai, kaum Informationen über Kaufleute enthalten. Offenbar beförderten die Kaufleute ihre Waren am liebsten auf dem Seeweg, da die Transporte zu Lande zeitraubender und kostspieliger waren.

Die Seeroute im Ostmittelmeer wurde im 7. Jh. als Fluchtweg von Griechen benützt. So fuhr Johannes der Barmherzige kurz vor seinem Tod (619) offensichtlich infolge der persischen Eroberung von Alexandria über Rhodos nach Zypern (Amathus), wo er bei seiner Ankunft starb²⁹⁵. Unter den Flüchtlingen befand sich damals auch der Neffe des genannten Patriarchen und Mönch des Symbulu-Klosters, Johannes, der sich auf dem Schiff des Diakons Stephanos nach Zypern (Kap Akroterion) retten konnte²⁹⁶.

Trotz der Gefahren, die der byzantinisch-arabische Seekrieg für Privatreisende bedeutete, konnten Handelsfahrten weiter unternommen werden. Für den 14. 12. 655, ein Jahr nach der für die Byzantiner vernichtenden Masten-

292. Dagron/Rougé, *Trois horoscopes*, S. 120ff.

293. Vgl. Sophronii *Thaumata*, c. 55ff., S. 370ff., wo unter den Besuchern der Kultstätte der hll. Kyros und Johannes bei Alexandria zwei Zyprioten und ein Rhodier erwähnt werden.

294. Vgl. John of Nikiu, c. 95ff., S. 151ff.; in dem auf die Zeit des Maurikios bezogenen Teil der Chronik wird über drei im Hafen von Alexandria angetretene Seereisen berichtet, nämlich den Beutezug eines gewissen Isaak gegen Zypern (c. 97, 10, S. 158), die Abführung des Statthalters Aristomachos um 582 nach Konstantinopel (c. 95, S. 152ff.) und die unglückliche Fahrt eines Getreidefrachters, der kurz nach seiner Abfahrt sank (c. 103, 2, S. 165).

295. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 52f., S. 402ff.

296. Vita Spyridonis, c. 20, S. 81ff.

schlacht am Kap Phoinix, ist die Präsenz des Bischofs Paulos von Kreta in Trimithus auf Zypern bezeugt, wo er im Verlauf einer Reise von Ägypten nach Konstantinopel angekommen war²⁹⁷.

3. 5. Die arabische Invasion und ihre Folgen für den Verkehr

Die Eroberung der Ostprovinzen hatte zunächst zur Folge²⁹⁸, daß die kaiserliche Flotte für immer Alexandria und die übrigen Häfen des südöstlichen Mittelmeeres verlassen mußte²⁹⁹ und Byzanz vom Roten Meer und damit von den Märkten des Fernen Ostens abgeschnitten wurde. Bald waren die Eroberer mit Hilfe der seetüchtigen Syrer im Besitz einer Kriegsflotte, die im Jahre 647 ihre erste Operation gegen Zypern, die «Seeflanke der kilikischen Front», unternahm. Die Insel wurde zum ersten Glied jener Kette von Inselstützpunkten, die im späten 7. Jh. als Sprungbrett für die in Etappen vor sich gehenden Seeinvasion gegen Konstantinopel benutzt wurden. Für das Ostreich ergaben sich daraus weitere unübersichtliche Folgen. Die Verlegung der Seegrenzen nach Norden, entlang der mittelmeerischen Längsachse (Zypern - Kreta - Sizilien), bedeutete die Schrumpfung des Verkehrsraums der Byzantiner und die Verringerung des Handelsgütervolumens.

Der Seekrieg, der um die Mitte des 7. Jh.s eröffnet wurde, führte zu einer weitgehenden Militarisierung der Seewege³⁰⁰, insbesondere in der Ostägäis, wie folgende Expeditionen

297. Ebda., c. 20, S. 89.

298. Über die Folgen der Erscheinung der arabischen Macht im Mittelmeer, vgl. Ahrweiler, *Mer*, S. 17ff.

299. Zakythenos, *Βυζαντινὴ Ἱστορία*, S. 94.

300. Hierzu, vgl. Malamut, *Les îles*, S. 542ff.

bezeugen: 715 vereinigten sich Seeinheiten in Rhodos mit der Absicht, die feindlichen Schiffsbauanlagen beim Vorgebirge Phoinix anzugreifen. Das Thema von Opsikion übernahm die Führung der revoltierenden Flotte, die über Adramyttion nach Konstantinopel fuhr³⁰¹. 746 überfiel der Stratege der Kibyrrhaioten die arabischen Einheiten, die sich im zyprischen Hafen von Keramaia versammelt hatten, und vernichtete sie³⁰². 790 kam die byzantinische Flotte nach Myra, umfuhr das Vorgebirge Chelidon und segelte in den Attaleia-Golf; in der Schlacht, die sich daraufhin entspannte, unterlagen die Byzantiner den Arabern, die unter günstigem Wind von Alexandria aus über Zypern dorthin gesegelt waren³⁰³.

Der militärische Charakter der Route, die längs der Küste nach Kreta führte, wird in dem berühmten «Seestadiodromikon» Konstantins VII. deutlich. Darin werden die verschiedenen Stationen (ἀπλῆματα) folgenderweise angegeben: Konstantinopel - Herakleia (60 Meilen) - Prokonnesos (40 Meilen) - Abydos (70 Meilen) - Peukia (12 Meilen) - Tenedos (18 Meilen) - Mitylene (70 Meilen) - Chios (70 Meilen) - Samos (100 Meilen). Von Samos segelten die Schiffe in südsüdwestlicher Richtung über Phurnoi/Korseai (30 Meilen) - Naxia (70 Meilen) - Ios (30 Meilen) - Thera/Therasia (20 Meilen) - Christiana (20 Meilen) - Dia (80 Meilen) - Kreta (12 Meilen)³⁰⁴.

Unter den einzelnen Stationen hatten freilich Abydos und die großen Inseln Samos, Chios und Mitylene eine sehr große bis erstrangige militärisch-strategische Bedeutung. Das waserarme und felsige Phurnoi sowie die winzigen Inseln Christiana und Dia (12 Meilen von Kreta entfernt), die in

301. Theoph., AM 6207, S. 385; vgl. Niceph., c. 50, S. 116ff.

302. Theoph., AM 6238, S. 424; dt. Übers. v. Breyer, S. 65f.

303. Theoph., AM 6282, S. 465; dt. Übers. v. Breyer, S. 123.

304. Huxley, *Porphyrogeinitan portulan*, S. 295.

früheren Zeiten gänzlich unbekannt geblieben sind, waren damals als natürliche Liegeplätze (αὐτοφυῆ ὀρητήρια) bedeutend und außerdem wiesen sie aufgrund ihrer Lage den Seeleuten den Weg nach Kreta. Eine dritte Gruppe bildeten die größeren Inseln, wie Ios oder Naxos, die wegen ihrer verkehrsgünstigen Lage als Rast- oder Reparaturstationen für größere Flotten fungierten.

Eine eingehende Schilderung der letzten Reiseetappe ist in der romanhaften Vita der hl. Theoktiste enthalten. Die Kriegsschiffe, auf denen eine Delegation unter dem Magistros Niketas fuhr, segelten zunächst an Ios vorbei und legten wegen Gegenwinde in Paros an. Von dort gelangten sie über Dia nach Kreta (um 900, jedenfalls vor 905-911)³⁰⁵. Der Streckenabschnitt Paros - Dia - Kreta wurde in 1 1/2 Tagesfahrten zurückgelegt³⁰⁶.

Daß sich die kaiserliche Flotte bei der Expedition im Juli des Jahres 960 nicht in Konstantinopel, sondern in Phygela an der Küste Kleinasien gegenüber von Samos versammelte³⁰⁷, zeigt, daß in der Tat das Stadiodromikon einen nur theoretischen Wert hatte; als dann die Flotte in Ios ankam, kannte nicht ein einziger Kapitän den Weg nach Kreta, so daß die Führung Schiffer aus Karpathos übernehmen mußten³⁰⁸. Die genaue Route, der die Kriegsflotte bei der gescheiterten Expedition von 949 zur Befreiung Kretas folgte, wird nicht überliefert. Wahrscheinlich fuhr sie über Samos, Rhodos und Karpathos³⁰⁹.

Von einigen Stationen der in Frage stehenden Seeroute aus bestand die Möglichkeit einer direkten Überfahrt zu

305. Vita Theoctistae, c. 2ff., S. 225ff.

306. Ebda., c. 9, 23, S. 227, 232.

307. TheophCont, S. 475, 18-23.

308. Attal., S. 223, 20-224, 22.

309. De cer. I, S. 664ff.

Hafenstädten Kleinasien. Verbindungen dieser Art gab es im 9. und 10. Jh. zwischen Samos und Milet³¹⁰, Mitylene und Smyrna³¹¹, Zypern und Attaleia, Zypern und Seleukeia. Von der Bedeutung Attaleias als Handelsstadt und Flottenstützpunkt³¹² zeugen verschiedene Texte sowie auch Kommerkiarersiegel. Konstantin der Jude bestieg dort eines der Schiffe, die «die Überfahrt nach Zypern zu machen pflegten». Während seines Aufenthalts dort besuchte er mehrere Kultstätten auf dem Bergland der Insel; danach bestieg er ein isaurisches Schiff, um bei Seleukeia an Land zu gehen³¹³.

Offensichtlich gab es zwischen Attaleia und Zypern «so etwas wie einen Linienverkehr»³¹⁴. Die Zypernfahrt Konstantins ist in die Zeit vor der Rückeroberung der Insel und der Entstehung des Themas von Zypern unter Basileios I. (867-886) zu datieren (vor 867 oder vor 874)³¹⁵, da in der Vita vom arabisch-byzantinischen Condominium (688-965) über die Insel gesprochen wird³¹⁶. In Attaleia befand sich auch eine wichtige Station der byzantinischen Staatspost. Neben Attaleia verfügte der Distrikt Agiya (vier Tagesfahrten und ebenso viele Tagesreisen von Attaleia entfernt) zwischen Lamos und Attaleia als Haupterzeugungsort des Storax über einen Hafen; dort wurde der Storax auf Schiffen u.a. nach

310. Vita Pauli iunioris, c. 24-25, S. 63ff.

311. Acta Davidis, c. 13, S. 225, 11-18 (Smyrna schickt Getreide und Hülsenfrüchte nach Lesbos, als dort eine Hungersnot herrscht); zur Entwicklung der Stadt Smyrna, vgl. Brandes, Städte, S. 126f.

312. Zur Entwicklung der Stadt im 7. und im 8. Jh., vgl. ebda., S. 127f.

313. Vita Constantini Iudaei, c. 28f., S. 635f.; ebda., c. 39, S. 639.

314. Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 16.

315. Jenkins, Cyprus, S. 1008f.; die Entstehung des Themas von Zypern dürfte nach Malamut, Les îles, S. 543, um 874-878 stattgefunden haben.

316. Vita Constantini Iudaei, c. 38, S. 638.

Syrien und Ägypten verfrachtet. Von Agiya bis nach Ägypten brauchte man, bei günstigem Wind auf Hochsee fahrend, vier Tagesfahrten und bis Askalon drei Tagesfahrten³¹⁷.

Auf der wichtigen Route Konstantinopel - Rhodos - Zypern - Antiocheia - Askalon - Gaza - Alexandria werden verschiedene Fahrtzeiten angegeben: Von Konstantinopel bis Rhodos (445 Meilen) schwankten sie von fünf bis zehn Tagesfahrten³¹⁸, die Zypernfahrt des Nikolaos Muzalon um 1107/1108 nahm unter sehr günstigem Wind und ohne Zwischenlandungen zehn Tage in Anspruch³¹⁹, bis Gaza (855 Meilen) schwankten die Fahrtzeiten von 10 bis 20 Tagesfahrten³²⁰; bis Attaleia werden 15³²¹ und bis Alexandria 18 Tagesfahrten (im 11. Jh.)³²² angegeben. Von Rhodos bis Gaza (410 Meilen) brauchte man um die Wende zum 5. Jh. sieben Tagesfahrten (Geschwindigkeit: 2,44 kn)³²³ und von Kaisareia maritima bis Rhodos (400 Meilen) zehn Tagesfahrten (Geschwindigkeit: 1,66 kn)³²⁴. Die Fahrtdauer hing nicht nur von der Schiffsart und dem herrschenden Wind, sondern auch

317. Ibn Hauqal, 201-202; franz. Übers. v. J. H. Cramers - G. Wiet, I, S. 196f.; dt. Übers. bei Marquart, Streifzüge, S. 208f.

318. Vita Porphyrii, c. 37, S. 31 (Strecke: Rhodos-Konstantinopel, Datum: ca. 6.-16. Oktober 400, Dauer: 10 Tage, Geschwindigkeit: 1,85 kn); ebda., c. 55, S. 45 (Strecke: Konstantinopel-Rhodos, Datum: 18.-23. April 402, Dauer: 5 Tage, Geschwindigkeit: 3,7 kn).

319. Doannidu, *Ἀνέκδοτον Ποίημα*, S. 119, V. 259-267.

320. Vita Porphyrii, c. 26, S. 23 (Strecke: Gaza-Konstantinopel, Datum: Frühling 398, Dauer: 20 Tage, Geschwindigkeit: 1,78 kn); ebda., c. 27, S. 23 (Strecke: Konstantinopel-Gaza, Datum: Frühling 398, Dauer: 10 Tage, Geschwindigkeit: 3,56 kn).

321. Marquart, Streifzüge, S. 209: «...Von Attaleia bis Konstantinopel braucht man ... zur See bei günstigem Winde 15 Tage».

322. Goitein, *A Mediterranean Society I*, S. 325f.; vgl. Casson, *Ships*, S. 290, Anm. 88.

323. Vita Porphyrii, c. 56f., S. 45ff.

324. Ebda., c. 34, S. 29 (Datum: ca. 25. 09 - 05. 10. 400).

von der Zahl der vorgenommenen Zwischenstationen ab. Bei insgesamt sieben Zwischenlandungen brauchte Benjamin von Tudela (um die Mitte des 12. Jh.s) von Konstantinopel bis Zypern 20 Tagesfahrten³²⁵, d. h. zweimal die Zeit, die die Zypernfahrt des Nikolaos Muzalon in Anspruch genommen hatte.

3. 6. Heilige Wege im Mittelmeer

In der Zeit bis zur Erscheinung der Araber führte der Seeweg die Pilger von Rom durch die Straße von Messina nach Zypern und/oder einem der Häfen, von denen Jerusalem auf dem Landweg zu erreichen war (Paula); eine Alternative bot die Küste Nordafrikas die von den Häfen Frankreichs leicht erreichbar war. Man fuhr die Küste entlang nach Alexandria (Postumianus) und von dort nach Kaisareia oder Joppe³²⁶. Diesen Weg benützten die Pilger aus dem Westen, nachdem Slaven, Bulgaren und Avaren die Balkanprovinzen des Reichs besetzt und besiedelt hatten.

Nachdem sich die Araber des Nahen Ostens bemächtigt hatten, gab es weiterhin zumeist mit Handelsschiffen unternommene Fahrten westlicher Pilger nach Palästina, auch wenn sie sich unter arabischer Herrschaft nicht immer gefahrenfrei abwickeln konnten³²⁷. Auf seiner Rückreise benutzte der fränkische Palästina-pilger und Bischof Arculf um

325. Benjamin of Tudela, S. 14; die Zeit wird auf die einzelnen Streckenabschnitte folgenderweise verteilt: von Konstantinopel bis Rhaidestos 2 Tage, bis Kallipolis 2 Tage, bis Koila 2 Tage, bis Mitylene 2 Tage, bis Chios 2 Tage, bis Samos 2 Tage, bis Rhodos 3 Tage und bis Zypern 4 Tage.

326. Maraval, *Pèlerinages*, S. 171, 165 (Karte).

327. Malamut, *Les îles*, S. 538ff., verwendet zutreffend den Begriff «Permanenz der Pilgerfahrten».

680 die nur selten belegte Seeroute Alexandria-Kreta; auf der Insel hielt sich der Pilger einige Tage auf, worauf er im Frühjahr vor Ostern, wahrscheinlich auf einem seetüchtigen Segler, in die byzantinische Hauptstadt gelangen konnte³²⁸.

Der Angelsachse Willibald kam über Tortona und Lucca nach Rom³²⁹. Dort blieb die Pilgergesellschaft zweieinhalb Jahre. Nach Ostern 723 reiste sie weiter, wahrscheinlich über das östlich von Terracina an der Via Appia gelegene Fondi, bis sie in Gaëta ankam³³⁰. Dort bestieg Willibald mit seinen Gefährten ein ägyptisches Schiff nach Neapel, Rhegium, Catania und Syrakus³³¹. Auf hoher See ging die Reise weiter nach Monembasia, wo kurze Station gemacht wurde. Der Frachter, mit dem Willibald reiste, folgte zunächst der Archipelroute: von Monembasia segelte er über die kleine Insel Keos (Stützpunkt der Flotte und wichtige Station) nach Samos und Ephesos. Wie so oft im Mittelalter erfolgte die Reise nach Jerusalem teils auf dem Land-, teils auf dem Seeweg. Willibald und seine Gefährten wanderten wegen der Jahreszeit entlang der Küste über Phygela und Strobilos nach Patara. Nach Überwinterung in der lykischen Stadt (723) erreichte die Pilgergruppe im Frühling 724 auf dem Seeweg Kandeloros (= Καλὸν Ὅρος)/Korakesion³³². Auf der letzten Reiseetappe erreichte Willibald nach einer Zwischenstation

328. Adamnanus, III, 1, S. 283f.: Arculfus ... ab Alexandria reversus per aliquot dies in Creta hospitatus est insula et ab ea navigans Constantinopolim appetivit; dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt S. 408, 330 (Einführung).

329. Vita Willibaldi, 91, 24-25, S. 42.

330. Ebda., 91-93, 1, S. 38-46.

331. Ebda., 93, 2 - 93, 12, S. 46.

332. Vgl. Tomaschek, Kleinasien, S. 56f.; zwei weitere Übergangshäfen nach Zypern waren laut dem frühbyzantinischen «Σταδιασμός θαλάσσης» Selinus und Anemurion; vgl. hierzu, Hild, Westkilikische Küste, S. 137ff.

auf Zypern (Paphos und Konstantia) Antarados an der syrischen Küste (Ende Juni 724)³³³.

Der Bischof Magdalvaeus von Verdun überschritt die Alpen und zog über Rom ostwärts (um 757). Auf dem Monte Gargano besuchte er das Heiligtum des St. Michael und nahm das Schiff an einem unbekannten Hafen Apuliens (Bari?) nach Konstantinopel, um letztlich ebenfalls auf dem Seeweg über Ephesos Joppe und von dort auf dem Landweg Jerusalem zu erreichen³³⁴. Obwohl zwischen Ephesos und Joppe keine Zwischenstation angegeben wird, ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß das Schiff von einem griechischen Hafen in Lykien oder von Zypern nach Joppe segelte. Die ganze Reise fand also auf dem Seeweg statt³³⁵. Zur See reisten ebenfalls nach Palästina Silvinus, der Bischof von Auchy in Artois, sowie viele anonyme Händler, um dort Reliquien zu erwerben³³⁶. Einzelheiten bezüglich der Itinerare werden nicht überliefert. Möglicherweise vollzogen sich diese Reisen als direkte Überfahrten von einem italienischen Hafen nach Palästina oder Syrien, wie die um 870 datierte Reise des fränkischen Mönchs Bernhard bezeugt. Bernhard folgte fast dem gleichen wie Magdalvaeus Itinerar bis zum Land Apulien (über Rom, Monte Gargano und Bari), kam jedoch in der Folge auf den alten Straßen, nämlich Via Traiana und Via Appia, nach Tarent, wo er ein riesengroßes arabisches Kriegsschiff nach Alexandria bestieg, um von dort auf

333. Vita Willibaldi, 93, 12 - 94, 8, S. 46ff.; über Strobrolis und Melite, vgl. ebda., S. 92ff. (= Kommentare, Nr. 63, 65). Bei «Milite» handelt es sich um die Stadt Milet, die vielleicht vor Strobrolis hätte erwähnt werden müssen; Tomaschek sieht hier die entstellte Form eines anderen Ortsnamens (vielleicht Megiste oder der Bischofssitz von Miletos).

334. Ebersolt, Orient et Occident, S. 53.

335. Pertusi, Irradiazione, S. 86.

336. Ebersolt, Orient et Occident, S. 53.

dem Landweg Palästina zu erreichen³³⁷.

Im 11. Jh. kam es zu einer Intensivierung des Pilgerverkehrs aus den westlichen Ländern nach Palästina, die an den Zahlen der Pilgerreisen überprüft und gemessen werden kann. So sind 46 Fälle von hinsichtlich Zusammensetzung und Umfang der Gruppen verschiedenen Pilgerfahrten aus Deutschland überliefert³³⁸, aus Frankreich 43 (einschließlich zweier gescheiterter Versuche) Wallfahrten bezeugt³³⁹. Für dieses Jahrhundert ist die Benützung der verschiedenen Seewege gut dokumentiert. Raymond, Seigneur von Bousquet (Hoch-Garonne), der in der alten etruskischen Stadt Luna ein Schiff nach Palästina bestiegen hatte, erlitt auf der Adria Schiffbruch und wurde von den Wellen, an einem Holz festgeklammert, nach Afrika verschlagen³⁴⁰. Der Abt Gautier von Lesterps erlitt auf der Adria Schiffbruch³⁴¹. Der auf der Seereise verstorbene Thierry, Bischof von St.-Hubert in Ardennes, wurde auf Zypern bestattet. Thierry, der in Ungarn von Räubern gefangen genommen wurde, nachdem ihm die Durchreise nach Byzanz in Belgrad untersagt worden war, kam nach Rom und Gargano mit der Absicht, von einem Hafen Apuliens nach Konstantinopel weiterzureisen. Der Plan wurde nie verwirklicht³⁴². Der Graf Hilduin brach in Arcy (Campagne) auf. Er reiste zu Schiff im Geleit des Abtes von Montier-en-Der (Hoch-Marne), der während der Überfahrt starb³⁴³.

Neben der direkten Überfahrt von einem Hafen an der

337. Tobler-Molinier, *Itinera Hierosolymitana*, S. 309-318; Pertusi, *Irradazione*, S. 86; Wilkinson, *Pilgrims*, S. 141f.

338. Röhrich, *Die Deutschen im Heiligen Lande*, S. 3ff.

339. Ebersolt, *Orient et Occident*, S. 75ff.

340. Ebda., S. 72.

341. Ebda., S. 77.

342. Ebda., S. 79ff.

343. Ebda., S. 72.

Ostküste Italiens oder an der Südküste Frankreichs nach Palästina und dem Umweg, der von Bari oder Brindisi über Konstantinopel führte, praktizierten die Pilger die kombinierte See- und Landreise, indem sie nach der Überfahrt nach Dyrrachion oder Naupaktos der Via Egnatia oder einer anderen Straße bis Konstantinopel bzw. Athen folgten. Eine griechische Quelle berichtet von der Wanderung zweier römischer Mönche durch Mittelgriechenland; Lukas von Steirion, der junge Sohn der Familie, bei der die Mönche eingekehrt waren, begleitete bzw. führte sie heimlich bis nach Athen; dort, wahrscheinlich am Piräushafen, konnten sie ein Schiff finden, um ihre Reise nach Palästina fortzusetzen (um 910-911)³⁴⁴. Die Skandinavier bevorzugten die Rundreise, nämlich den Hinweg mit dem Schiff durch die Meerenge von Gibraltar und die Rückreise über Land durch Rußland. Selten, wie bei der Hinreise des Harald Hardrada (um 1034)³⁴⁵, wurde der berühmte Flußweg von den Warägern nach Byzanz benützt.

Eine Route, die nicht nur von venezianischen und amalitanischen, sondern auch von barensischen Schiffen³⁴⁶ im ausgehenden 11. Jh. frequentiert wurde, wird in der sog. «*Translatio Barim Graece*» im Detail geschildert. Die barensischen Kauffahrer brachen im Jahre 1087 von Antiocheia auf und legten im östlichsten Hafen von Myra Andriake an, wo sie sich der Reliquien des hl. Nikolaos bemächtigen konn-

344. Vita Lucae Stiriotae, c. 16, S. 166.

345. Blöndal, *Varangians*, S. 56.

346. Die Barensen entfalteten im 11. Jh. eine rege Handelstätigkeit, indem sie oft die Häfen der Adria und Kalabriens aufsuchten; ihre Präsenz ist für die Mitte des 11. Jh.s in Penna (1051), Monopoli (1069), Durazzo (1071) und in den Gewässern Kroatiens (1024) bezeugt. Um die Peloponnes herumfahrend, gelangten sie sogar bis nach Konstantinopel und Tarsos; vgl. hierzu, Schaub, *Handelsgeschichte*, S. 28f.

ten. Mit der wertvollen Ladung fuhren die Schiffe dann gegen Sonnenuntergang ab und erreichten während der Nacht bei günstigem Wind die der Bucht von Tristomon vorgelagerte Insel Kakkabos/Dolichiste/Kekowa oder einen gleichnamigen Küstenort, 10 km westlich von Andriake, und die Insel Magesta/Megiste/Kastellorizon; die Flottille gelangte dann bei hohem Wellengang und Gegenwind nach Patara und bei Windstille nach Perdikea (die Pharalia-Insel der griechischen Portolane in der Symbola-Bucht³⁴⁷, etwa 35 km westlich von Patara), fuhr bei leichter Brise in den Markianu-Hafen (= Telmessos/Makre) ein und kreuzte den Trachys Kolpos (wahrscheinlich Golf von Syme), bis sie schließlich unter sehr günstigen Umständen über die sonst unbekannte Insel Tzerasanos, die Insel Melos und die Insel Staphnos (= Kaymene oder Siphnos) Kurs auf die Peloponnes nahm. An der peloponnesischen Küste berührten die Barensen Geraki/Hierax, Monembasia/Monobasia, Methone und Sykea, von wo aus in direkter Fahrt die Stadt Bari erreicht wurde³⁴⁸. Von der Insel Tzerasanos in der Nähe von Syme bis Melos (ca. 500 Meilen) verlief die Reise sehr schnell (Dauer: 36 Stunden, Geschwindigkeit: 13,88 kn)³⁴⁹. Die lange Strecke von der Insel Syme bis Bari legten die Kauffahrer in nur 20 Tagen³⁵⁰ zurück, da die Witterungsverhältnisse sehr günstig für sie waren³⁵¹.

347. Vgl. Delatte, *Portulans*, S. 253; Kretschmer, *Portolane*, S. 524, 665; vgl. Robert, *Voyage d'Antiphilos*, S. 283, Anm. 109.

348. Anrich, *Hagios Nikolaos I*, S. 436-445; vgl. Schreiner, *Zivilschiffahrt*, S. 14; Tomaschek, *Kleinasien*, S. 43ff.; Foss, *Lycian Coast*, S. 4ff.

349. Anrich, *Hagios Nikolaos I*, S. 443, 26-444, 2: ... ἐκεῖθεν (sc. ἐκ τῆς νήσου Τζερασάνου) ἀπέπλευσαν ἐν δυοῖς ἡμέραις καὶ μὲν νυκτὶ μίλια πεντακόσια καταλαβόντες οὖν ἐν Μήλω τῇ νήσῳ...

350. Ebda., S. 443, 17-22.

351. Ebda., S. 442.

Pilgeritinerare blieben über die Jahrhunderte hinweg relativ konstant. 1102 segelte der angelsächsische Pilger Saewulf³⁵² von Korinth aus zum Hafen von Hosta (portus Hostae/Livadostro/Riva d'Ostria, 13 km westlich von Plataiai)³⁵³, worauf die Reisegesellschaft teils zu Fuß, teils mit dem Esel über Theben (22 km von Hosta entfernt) nach Euripos/Negroponte wanderte. Im Hafen von Euripos traten die Pilger erneut die Seereise an. Das gemietete Schiff, auf dem sie fuhren, berührte die Petalioi-Inseln, Andros, Tenos, Syros, Mykonos, Naxos, Ikaria und Amorgos (bzw. Amorgos und Ikaria). Nach Amorgos fuhr es in nördlicher Richtung über Samos und Chios nach Mitylene. Erst dann nahm das Fahrzeug Kurs auf Palästina. Es läßt sich schwer sagen, aus welchen Gründen eine Gruppe, die primär Palästina zu besuchen vorhatte, so weit nördlich segelte. Wollte sie zunächst bis Ephesos segeln, in dessen Höhe die Archipelroute mit der Route Konstantinopel-Palästina zusammentraf, ehe sie durch klimatische Bedingungen gezwungen wurde, den Kurs zu ändern? Oder konnte sie vielleicht kein abfahrtsbereites Schiff nach Palästina finden, so daß der oben beschriebene weite Umweg in Kauf genommen werden mußte?

Auf der Weiterfahrt berührte das Schiff die Inseln Patmos, Leros, Kalymnos, Kos, dann Knidos und schließlich Syme und Rhodos³⁵⁴. Daß die Gruppe Ephesos, das «am Festland, eine Tagesfahrt von Smyrna entfernt, liegt», nach Patmos erreichte, scheint zweifelhaft zu sein, zumal bekanntlich bei Itineraren die richtige Reihenfolge der Stationen oft gestört ist. Wahrscheinlicher ist die Annahme, daß Ephesos, wenn überhaupt, nach Mitylene angelaufen wurde. Von Rhodos aus fuhr die Gruppe nach Patara hinüber, eine Tagesfahrt von Rhodos am

352. Saewulf, S. 32ff.

353. Vgl. TIB, 1, S. 252.

354. Tomaschek, *Kleinasien*, S. 19, 21, 22, 40.

Festland gelegen, wo sie am Abend ankam, nachdem sie einem heftigen Sturm mit knapper Not entronnen war. Entlang der Küste segelnd, fuhren danach die Pilger über die Häfen Mogronissi (= Makronissi, d. h. die langgestreckte Insel von Kakkabos), Myra und am Phoinix-Kap vorbei bis zum Xindacopo (= Chelidon-Kap), «was 60 Ruder bedeutet»³⁵⁵. Von dort erfolgte die Überfahrt nach Paphos. Auf der Überfahrt zur Küste Palästinas geriet das Schiff in einen schweren Sturm, konnte jedoch nach sieben Tagen und Nächten gefährlicher Fahrt unversehrt den Hafen von Joppe anlaufen.

Auf der Rückfahrt erreichte das Schiff das St. Andreas-Kap an der nordöstlichen Spitze Zyperns; fuhr zum Hafen von St. Symeon (Seleukeia am Orontes) hinüber und setzte die Reise entlang der Küste über die Häfen von St. Maria, Antiocheia am Kragos³⁵⁶, Myra und Patara fort. Rhodos wurde am 23. Juni 1103 erreicht, nachdem die Gruppe im Golf von Attaleia einem Schiffbruch knapp entgangen war.

Die Reise nach Konstantinopel erfolgte auf einem kleinen gemieteten Schiff über Strobilos, Samos, Chios, die «Großstadt» Smyrna, Mitylene, Tenedos, St. Euthymios (Sestos) gegenüber von Abydos (beide als «die Schlüssel Konstantinopels» bezeichnet), Kallipolis, Hagios Georgios, Panion/Panidos, Rhaidestos und Herakleia³⁵⁷.

Der russische Abt Daniel, der einige Jahre nach Saewulf entlang der Küste Kleinasien nach Palästina fuhr, sagt in seinem Itinerar überhaupt nichts über die eigentlichen Reiseumstände³⁵⁸. Der Pilger zählt von Krithea bis Tenedos 30 Werst: «Das ist die erste Insel im Großen Meer mit den Re-

355. Saewulf, S. 34.

356. Vgl. Hild, Westkilikische Küste, S. 137ff., Anm. 5.

357. Saewulf, S. 34ff.; vgl. Tomaschek, Kleinasien, S. 16; Tomaschek, Hämus-Halbinsel, S. 332.

358. Seemann, Wallfahrtsliteratur, S. 177f.

liquien des St. Abudimos». Zur Insel Mitylene gelangte Daniel nach einer Fahrt von 100 Werst. Die gleiche Distanz von 100 Werst mußte er zurücklegen, um Chios, den «Bestattungsort des Märtyrers Isidoros», zu erreichen. Dort erzeuge man Mastix, Wein guter Qualität, und alle Gemüsearten. Auf der Weiterfahrt wurde die Pilgerstätte Ephesos angelaufen. In bezug auf die Stadt berichtet Daniel, sie sei von Chios 60 Werst entfernt, liege von ihrem, «des Marmors» genannten Hafen 4 Werst weit weg auf den Bergen und sei an allen Gütern reich³⁵⁹.

Die nächsten Reisestationen hießen Samos (40 Werst von Ephesos), Ikaria (20 Werst von Samos), Patmos (60 Werst von Ikaria), Leros, Kalymnos, Nisyros, Kos, «eine sehr reiche Insel, die dicht bevölkert ist und Überfluß an Vieh hat», Telos, Chalke, Rhodos. «Alle diese Inseln, gut bevölkert und reich an Vieh, liegen 60 Werst voneinander entfernt». Von Rhodos nahm die Pilgergruppe Kurs auf die Südküste Kleinasien. Vom Hafen der Stadt Makre/Telmessos (60 Werst von Rhodos) segelte sie die Küste entlang nach Patara (40 Werst von Makre), Myra (40 Werst von Patara) und schließlich zum Chelidon-Kap, von wo aus der 200 Werst lange Übergang nach Zypern erfolgte³⁶⁰. Die Seereise endete im Hafen von Joppe. Laut dem Text produzierte der Bezirk, dessen Mittelpunkt in Myra lag, schwarzen Weihrauch und Tragantgummi. Die merkwürdige Art und Weise, in der beide Produkte vom Baum Zygia und vom Strauch Raka (= Storax) gewonnen wurden, sowie das darauffolgende Herstellungsverfahren schildert Daniel am ausführlichsten³⁶¹. Die fertig-

359. Itinéraires russes, S. 6-9; vgl. Tomaschek, Kleinasien, S. 19ff.; über die Häfen von Ephesos, vgl. Foss, Ephesus, S. 185f.

360. Über die Häfen der lykischen Küste, vgl. Foss, Lycian Coast, 4ff.

361. Itinéraires russes, S. 8f.; dt. Übers. v. Tomaschek, Kleinasien,

gestellten Produkte wurden dann an ausländische Händler verkauft. Diese wichtigen Informationen Daniels über die landwirtschaftlichen Tätigkeiten der Einwohner Lykiens bestätigen die eine frühere Epoche betreffenden Aussagen Ibn Hauqals.

Nach den oben beschriebenen Pilgeritineraren zu urteilen, wurden bei namhaften Pilgerfahrten im 8., 11. und im beginnenden 12. Jh. folgende Häfen und Inseln am häufigsten angefahren: Methone und Monembasia, Ephesos³⁶², Phygela³⁶³ und Strobilos in Karien (südlich vom antiken Myndos)³⁶⁴, Kos³⁶⁵, Rhodos³⁶⁶ und Zypern, Patara und Myra³⁶⁷. Die meisten dieser Häfen hatten eine große Bedeutung für den gesamten mediterranen Handel, andere wie die lykischen Häfen waren als Verkehrsknotenpunkte wichtig³⁶⁸.

S. 44: «Von der Insel Rhodos sind es 60 Werst nach Makre; hier und im ganzen Landstrich bis Myra hin wird der Weihrauch γομφίτης erzeugt; es wächst nämlich ein Baum, einer Erle ähnlich, genannt ζυγία, welcher Balsam liefert, den man mit einem scharfen Eisen abnimmt; dann wächst dort ein Strauch, genannt σύρακα, unter dessen Rinde ein Wurm lebt, welcher den Stamm anbohrt, so daß eine Art Mehl oder Kleie herauskommt; beide Stoffe werden gemischt, in einem Kessel gesotten, in Schläuche verpackt und als schwarzer Weihrauch verkauft».

362. Ebda., S. 32ff.

363. Ebda., S. 34f.; Foss, «Phygela», S. 1672.

364. Tomaschek, Kleinasien, S. 38f.; Amantos, Στρόβιλος, S. 292; Foss, «Strobilos», S. 1967f.

365. Tomaschek, Kleinasien, S. 22.

366. Ebda., S. 22f.

367. Ebda., S. 45ff.

368. Zur wachsenden Bedeutung dieser Häfen nach der Wiederherstellung des Friedens im Mittelmeer um 961-965, vgl. Ahrweiler, Mer, S. 166ff.

3. 7. Die Verbindungen mit Nordafrika

Über die Verbindungen zwischen Karthago und dem Osten ist mit Recht angemerkt worden, daß im 6. und 7. Jh. Teilfahrten überwiegen, obwohl es daneben einige Nachrichten über direkte Fahrten über das Mittelmeer gibt. Von mehreren Seereisen zwischen Rom, Panormos und Agrigent und von diesen Orten nach Palästina mit Zwischenaufenthalt in Karthago berichtet die Vita des Gregor von Agrigent. Bei seiner ersten Reise legte der Heilige auf einem Wasserfrachter die Strecke von Agrigent nach Karthago zurück. Die Reise dauerte unter günstigem Wind drei Tagesfahrten (Tagesleistung: 100-120 km)³⁶⁹. Diese Angabe stimmt mit anderen Nachrichten über die Fahrtdauer zwischen den Großinseln (Sizilien und Sardinien) und Nordafrika überein. Von Syrakus bzw. Kaukana nach Karthago (260 Meilen) bzw. Kaputvada unterhalb Karthagos brauchte man 2 1/2 bis 3 Tagesfahrten (mit einer Zwischenlandung in Melite/Malta, das halbwegs lag, oder ohne sie)³⁷⁰. Kehren wir nun zu den Gegebenheiten der Vita zurück. Während sich Gregor in Karthago befand, bestiegen drei Mönche im Romhafen Porto ein

369. Vita Gregorii Agrigentini, c. 7-8, col. 560f.; vgl. Claude, Handel, S. 64.

370. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 14, 8, S. 102: ... οἰκέτην αὐτῷ ἐπέδειξεν τριταῖον οἱ ἐκείνη τῇ ἡμέρᾳ ἐκ Καρχηδόνης ἤκοντα (Strecke: Karthago - Syrakus. Länge: 260 Meilen. Dauer: 2 1/2 Tage. Geschwindigkeit: 4,33 kn); ebda., I 25, 21, S. 164: ἀραντες δὲ ἐνθένδε παντὶ τῷ στόλῳ τριταῖοι κατέπλευσαν ἐς τὴν Λιβύης ἀκτὴν (Strecke: Karthago auf Sardinien - Afrikaküste. Länge: 200 Meilen. Dauer: 2 1/2 Tage. Geschwindigkeit: 3,33 kn); Theoph., AM 6026, S. 190 (Strecke: Kaukana bei Syrakus - Kaputvada, unterhalb Karthagos. Dauer: 3 Tage); Prokop, Vandalenkriege I (= De bellis III) 14, 16-17, S. 104ff. (Strecke: Melite - Kaputvada. Länge: 165 Meilen. Dauer: 1 oder 1 1/2 Tage, unter starkem Ostwind. Geschwindigkeit: 4,5 - 7 kn).

Schiff, das sie in zehn Tagen nach Karthago brachte³⁷¹. Gemeinsam mit den Mönchen trat nun Gregor die Seereise nach Tripolis in Syrien an, wo er nach 20 Tagen ankam (Entfernung in der Luftlinie 2400 km, Tagesleistung: über 120 km)³⁷². Die Rückfahrt der Gefährten Gregors vom syrischen Tripolis bis zur Südküste Siziliens bei Passararia in der Gegend von Plinthias/Phintias mit einem Schiff der panormischen Kirche dauerte zwei Wochen (1. - 15. Juni); nach einigen Tagen nahm das Schiff von dort Kurs nach Panormos³⁷³. Eine Reise der Bischöfe Roms nach Panormos (Entfernung in der Luftlinie 400 km, Küstenlänge 900 km), die 24 Tage (16. August - 10. September) in Anspruch nahm, vollzog sich wahrscheinlich nicht als Hochsee-, sondern als Küstenfahrt mit häufigen Zwischenlandungen, die eine Reduzierung der reinen Segelzeit ergaben, so daß die Tagesleistung bei 35-45 km lag³⁷⁴. Die darauffolgende Fahrt der Bischöfe nach Agrigent nahm bei günstigem Wind zwei Tage in Anspruch. Das Schiff legte täglich 100-120 km zurück, während die erreichte Geschwindigkeit bei ca. 3-3,5 kn lag³⁷⁵. Später legte Gregor die Strecke Rom - Agrigent in einem Monat (10. August - 10. September) zurück³⁷⁶, was der Dauer der früheren Fahrt der Bischöfe auf der Strecke Rom - Panormos - Agrigent entspricht. Etwas weniger Zeit, nämlich 20 Tage, brauchte der hl. Elias von Enna im 9. Jh. auf der Strecke Tauromenium - Rom (Tagesleistung: 45-50 km)³⁷⁷. Die durchschnittliche

371. Vita Gregorii Agrigentini, c. 25, col. 592.

372. Ebda., c. 11, col. 565; vgl. Claude, Handel, S. 64.

373. Vita Gregorii Agrigentini, c. 19, col. 580f.; vgl. Mickwitz, Verkehr, S. 80.

374. Vita Gregorii Agrigentini, c. 47, col. 628f.; vgl. Claude, Handel, S. 64.

375. Vita Gregorii Agrigentini, c. 48, col. 629; vgl. Claude, Handel, S. 64f.

376. Vita Gregorii Agrigentini, c. 89, col. 705.

377. Vita Eliae iunioris, c. 36, S. 54.

Reisedauer zwischen Rom und Sizilien wird demnach mit 20-30 Tagen angegeben, woraus sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 2 kn ergibt.

Als Zwischenstation wird Karthago auch bei der Reise Grippos nach Konstantinopel angegeben (589). Die Legation hatte Karthago wahrscheinlich von Marseille aus, dem üblichen Abfahrthafen merowingischer Gesandtschaften nach dem Osten³⁷⁸, über eine nicht genannte nordafrikanische Hafenstadt erreicht³⁷⁹. Die Erzählung «verstärkt den Eindruck, daß Karthago in dieser Spätzeit etwas von seiner Zentralstellung in der Punierzeit zurückerobert hatte»³⁸⁰. Von der Bedeutung der Stadt als Verkehrsmittelpunkt, der vor und nach der byzantinischen Rückeroberung sowohl mit Rom und Sizilien als auch, obgleich in geringerem Maße, mit dem Osten Handelsbeziehungen unterhielt, zeugt die Tatsache, daß ein syrakusanischer Seehändler am Vorabend der byzantinischen Invasion in Afrika Prokop wertvolle Informationen über die Vandalen lieferte³⁸¹. Als dann die Flotte nach Entfernung der Sperrkette in den Mandrakion genannten Hafen Karthagos einlief, befanden sich dort, im Königspalast eingekerkert, zahlreiche Kaufleute aus dem Osten³⁸².

Vermutlich per Schiff reiste Maximus der Bekenner zweimal nach Nordafrika. Bei seinem ersten Aufenthalt dort traf er mit der mönchischen Gruppe «Eukratades» zusammen, die vermutlich Sophronios dorthin geführt hatte (632)³⁸³. Nach

378. GregTur., VI, 24, Bd. I, S. 40: ... Gundovaldus ... de Constantinopoli veniens, Massilia est advectus; Gundovald trat die Rückreise vor dem 14. August 582 (Tod des Tiberios I.) an und traf in Marseille nach dem 18. 9. 582 ein; vgl. hierzu, Goffart, Policy, S. 101ff.

379. GregTur., X 2, Bd. II, S. 328f.: ...cum, adepto navigio, cum sociis suis Africae portum adtigisset, Cartaginem magnam ingressi sunt.

380. Mickwitz, Verkehr, S. 79.

381. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 14, 7-8, S. 102ff.

382. Ebda., I (= De bellis III) 20, 4-5, S. 138.

383. Sansterre, Moines, S. 57ff.

11. 02. 641 verließ Maximus erneut Jerusalem und erreichte im Geleit des Anastasios und anderer «Brüder» über Nordafrika und Sizilien Rom (Ende 645 oder Anfang 646), wo er eine wichtige Rolle in der Vorbereitung der Lateransynode (649) spielen sollte. Von Nordafrika brach er wahrscheinlich unmittelbar nach der arabischen Invasion in Tripolitana auf (643). Der arabische Beutezug von 647/648 zwang auch eine Gruppe von nestorianischen Studenten aus Nisibis, die sich in Hippo Diarrhytus aufhielten, die Flucht nach Rom zu ergreifen, wo sie vom Papst Martin I. empfangen wurden³⁸⁴.

Schiffe, die von Karthago aus in den Osten segelten, benutzten manchmal, um die Sandbänke (Syrteis) zu meiden, den Weg über Sizilien. Fulgentius von Ruspe, der als Reiseziel Alexandria hatte, bestieg in Karthago ein Schiff nach Syrakus. Dies aber dürfte eher ein Ausnahmefall gewesen sein³⁸⁵. Allem Anschein nach erfolgten die meisten Fahrten zwischen Afrika und Konstantinopel über Alexandria. Vermutlich von Libyen aus fuhr ein Schiff ab, das, nachdem es mit verschiedenen Luxusartikeln im Hafen von Alexandria geladen worden war, nach Athen gelangte (Juli 475)³⁸⁶.

Küstenfahrten zwischen Kyrenaika und Alexandria konnten auch mit kleinen Schiffen unternommen werden, wie der recht aufschlußreiche Bericht des Synesios (1. Jahrzehnt des 5. Jh.s) über die Umstände solcher Reisen zeigt³⁸⁷. Der Küstenroute folgte allem Anschein nach auch der Segler, der auf der Rückfahrt von einem unbekannten afrikanischen Hafen vor Alexandria scheiterte³⁸⁸, sowie auch Leontios von

384. Ebda., S. 25ff.

385. Vita Fulgentii, c. 8, S. 47; vgl. Claude, Handel, S. 152, Anm. 149.

386. Dagron/Rougé, Trois horoscopes, S. 123ff.

387. Synesii Epp., Nr. 5, S. [11] - [26].

388. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 25, S. 377.

Apameia, um von Pentapolis in Kyrenaika nach Alexandria zu gelangen (Anfang des 7. Jh.s)³⁸⁹.

Freilich gab es daneben direkte Fahrten zwischen Konstantinopel und Nordafrika. Darüber liefern verschiedene Quellen Belege. Schiffe der Kriegsflotte Justinians, die bis zu 400 Vandalenkrieger an Bord hatten, segelten über Lesbos und Peloponnes bis zu einem nicht genannten libyschen Anlegeplatz³⁹⁰. 699 machte die byzantinische Flotte auf der Rückkehr von Karthago kurze Station auf Kreta³⁹¹. In gegebenen Fällen wurden auch Küstenwege benutzt. Einen Teil der Küstenroute könnte jener Frachter befahren haben, der mit Architekturteilen aus Konstantinopel im 7. Jh. in Thenai landete (685 oder 690)³⁹². Ähnliche Itinerare müssen für Fahrten von Konstantinopel über die wichtige Hafenstadt Thenai nach Karthago und zurück angenommen werden³⁹³, wobei die Schiffe wohl auf der Route Kyrenaika - Kreta bzw. Peloponnes den griechischen Archipel erreichten.

3. 8. Reiserouten und Häfen im Tyrrhenischen, Ionischen und Adriatischen Meer

Von Rom aus, dem Start- und Endpunkt vieler Reisen nach und aus dem Osten, verlief die Hauptroute längs der Küste über Terracina, Gaëta, Neapel und Rhegium. Der verhaftete Papst Martin I. erreichte von Porto aus auf einem Schiff der kaiserlichen Flotte in 11 Tagen (19. - 30. Juni 653) Misenum³⁹⁴.

389. Pratum Spirituale, c. 195, col. 3077.

390. Prokop, Vandalenkriege II (= De bellis IV) 14, 18-19, S. 264.

391. Theoph., AM 6190, S. 370.

392. Miracula Demetrii, [313]-[315], S. 239ff.

393. Doctrina Jacobi V 19, 10-15, S. 213ff.

394. Vita Martini I, c. 5-6, S. 257f.; Devreesse, Hypomnesticum, S. 53f.

Die Versandung Ostias und Portos und die Eroberung der zwischen Terracina und Neapel liegenden Ländereien durch die Langobarden hatten zum Ergebnis, daß die Via Appia außer Gebrauch kam und das auf einer felsigen Halbinsel liegende Gaëta zum Haupthafen Roms wurde³⁹⁵. Außerdem bekam der sekundäre Anlegeplatz Neapel eine neue Bedeutung, da er an die Stelle der verfallenen Puteoli/Pozzuoli und Vibo Valentia³⁹⁶ trat. Fortan pflegte man über die genannte Straße bis nach Terracina und Gaëta zu reisen, um von dort ein Schiff nach Süden zu besteigen. Willibald bestieg in Gaëta ein Schiff nach Neapel und Rhegium³⁹⁷. Auf der Rückreise von Konstantinopel wurde der Papst Konstantin in Gaëta empfangen, am 24. 10. 711 hielt er dann seinen Einzug in Rom³⁹⁸. In Gaëta landete mit dem Schiff Athanasios, der Bischof Neapels, um anschließend «reitend» nach Rom zu gelangen³⁹⁹. Als Anlegeplatz ist neben Gaëta Terracina im 10. Jh. häufig erwähnt⁴⁰⁰. Relativ kurz war die Strecke zwischen dem gegen Ende des 6. Jh.s gegründeten Amalfi⁴⁰¹ und Palinodion, einem kleinen Hafen nördlich des verfallenen Vibo Valentia, die der Amalfitaner Petros zurücklegte, um den hl. Sabas zu besuchen⁴⁰². Zu Anfang des 10. Jh.s hatte wahrscheinlich das alte Tauriana eine gewisse Bedeutung als Handelshafen. Dort wurden die Reliquien des hl. Elias von Enna entladen, um dann auf dem Landweg zum Kloster in

395. Falkenhausen, *Réseaux routiers*, S. 724f.

396. Über die günstige Verkehrslage von Vibo Valentia und seine Bedeutung für Bauholztransporte von Sila nach Neapel und Rom, s. Falkenhausen, *Réseaux routiers*, S. 722f.

397. Vita Willibaldi, 91-93, S. 38-46.

398. Caspar, *Papsttum II*, S. 639.

399. Falkenhausen, *Réseaux routiers*, S. 724f.

400. Vita Vitalis, c. 3, S. *26.

401. Falkenhausen, *Réseaux routiers*, S. 723.

402. Vitae Sabae et Macarii iuniorum, c. 36, S. 50.

Salinas befördert zu werden⁴⁰³.

Die direkte Verbindung zwischen Rom bzw. Neapel und Sizilien war als Variante der oben beschriebenen Route eine Hochseeroute. In Sizilien wurde die Seereise des Papstes Vigilius nach Konstantinopel für zehn volle Monate unterbrochen. Währenddessen bezog Vigilius sein Quartier in Catania, wo er im Dezember 545 die Weihung von Presbytern und Diakonen vornahm⁴⁰⁴. Am 07. Juni 555 erlag er auf der Rückreise in Syrakus einem alten Steinleiden⁴⁰⁵. Neugierigen und frommen Reisenden bot diese Route manche Attraktionen. Ein anonymes Pilger aus Rom fuhr 526 von Sizilien über Lipari nach Neapel. Auf der kleinen Insel hörte er von einem Mönch die Erzählung vom schrecklichen Tode Theoderichs. Auf der Rückfahrt gelangte Willibald 729 über Syrakus, Catania und Rhegium zur Insel Vulcano; dort versuchte er umsonst, den Aschenkegel des Vulkans, der als «Hölle Theoderichs» bekannt war, zu besteigen; auf Lipari hatte er die Gelegenheit, die St. Bartholomäus-Kirche zum Gebet zu besichtigen. Von der Inselgruppe aus segelte das Schiff nach Neapel⁴⁰⁶. Dem gleichen Itinerar, an den genannten Inseln vorbei, ohne diese jedoch zu berühren, folgte ein Priester Gregor, der am Konzil von 787 teilgenommen hatte.

Die Route Rom-Sizilien/Kalabrien verzweigte sich bei Rhegium. Die erste Strecke endete über Taormina und Catania in Syrakus, indem sie genau der sizilianischen Küste folgte. Der hl. Vitale von Castronovo fuhr in der Mitte des 10. Jh.s «zum Gebet» nach Rom (über Terracina), nachdem er sich in Catania oder Tauromenium eingeschifft hatte⁴⁰⁷.

403. Vita Eliae iunioris, c. 74, S. 118.

404. Caspar, *Papsttum II*, S. 246.

405. Ebda., S. 286.

406. Vita Willibaldi, 101, 28 - 102, 12, S. 72ff.; vgl. Kislinger, *Sightseeing*, S. 458f.

407. Vita Vitalis, c. 2-4, S. 26f.; vgl. Pertusi, *Irradiazione*, S. 85; Da

Elias von Castrogiovanni legte 880 die Strecke zum Teil zurück, indem er von Panormos aus die Nordostecke Siziliens nach Taormina umschiffte⁴⁰⁸. Einige Jahre darauf machte er die übliche Pilgerreise nach Rom. Von seinem Kloster in Salinas aus ging er im Geleit des Mönchs Daniel ans Meer, um ein Schiff nach Rom zu besteigen. In Rom wurde Elias vom Papst Stephan V. (885-891) empfangen. Die Rückfahrt über Taormina nach Kalabrien dauerte genau 20 Tage (vor September 888)⁴⁰⁹. Auf einer dritten Seereise kam er kurz vor der Eroberung Taorminas (August 902) über einen nicht genannten Anlegeplatz nach Amalfi⁴¹⁰.

Über Rhegium, das den Seeverkehr zwischen Rom und Kalabrien sicherte, da es die Seestraße von Messina, das Tor zum Ionischen Meer, beherrschte, setzte sich die Seeroute im weiten Bogen um die kalabrische Küste nach dem zwei Tagesfahrten von Tarent entfernten Otranto⁴¹¹ fort. Die dazwischenliegenden wichtigsten Stationen nennt das spätromische Itinerarium Antonini Augusti: Zephyrium, Naus, Styliis, Croton und Leukai⁴¹². Prokop erwähnt anlässlich einer in Croton vorzeitig beendeten Fahrt Belisars im Herbst 547 in Richtung auf Tarent die drei wichtigsten am Tarentinischen Golfe gelegenen Seeplätze: Croton im Westen, Tarent im Osten und mitten zwischen ihnen Thurii mit seinem Ankerplatz Ruscianum/Rossano⁴¹³.

Seereisen späterer Jahrhunderte bestätigen die Bedeutung einiger dieser Häfen. Papst Konstantin berührte 710 auf seiner Konstantinopelfahrt Rhegium, Croton und Kallipolis,

Costa-Louillet, *Saints de Sicile*, S. 125f.

408. *Vita Eliae iunioris*, c. 26, S. 38.

409. *Ebda.*, c. 36, S. 54.

410. *Ebda.*, c. 52, S. 80.

411. Prokop, *Gotenkriege*, VII 23, 12, S. 590.

412. *Itin. Anton. Aug.*, S. 76f.

413. Prokop, *Gotenkriege*, III (= *De bellis VII*), 28, S. 620ff.

um in Hydrus/Otranto, dem üblichen Übergangshafen nach Griechenland, zu überwintern. Dort wurde dem Papste durch den Regionarius Theophanes ein «*sigillum imperiale*» übergeben, mit dem der Kaiser alle Offiziere anwies, «daß sie den genannten Pontifex, wo immer er einträte, mit so großen Ehren empfangen, als ob sie den Kaiser selbst sähen»⁴¹⁴. Einem märchenhaften Reisebericht zufolge soll die kaiserliche Dromone, auf der der Zauberer Heliodoros in der Regierungszeit des Kaisers Leon III. und seines Sohnes und Mitkaisers Konstantin V. (720-741) nach Konstantinopel gebracht wurde⁴¹⁵, längs der Küste Kalabriens in Sicht von Kalamoi (Calamizzi), einer Vorstadt Rhegiums⁴¹⁶, Croton und Hydrus gesegelt sein⁴¹⁷. Die Rückfahrt mit einem Kriegsschiff dauerte angeblich 30 Tagesfahrten⁴¹⁸. Vergleichbar mit dieser Zeitangabe ist die Information der Annalisten, die Nachricht von der Eroberung von Syrakus durch die Araber habe Hiarax nahe bei Monembasia in 10⁴¹⁹ bzw. 15 Tagen⁴²⁰ erreicht. Bei einer von Theophanes berichteten offiziellen Reise, die zunächst in Konstantinopel über Kyzikos mit einer «schnellen Dromone» angetreten und dann sowohl auf dem See- als auch auf dem Landweg fortgesetzt wurde, bis Sizilien angefahren werden konnte, ist zwar die Dauer nicht bekannt, aber die Formulierung läßt an eine höchst eilige Reise denken, die viel kürzer als gewöhnlich gedauert haben muß (im Jahre 718)⁴²¹.

414. *Lib. pont.* I, S. 390.

415. Vgl. Acconcia Longo, *S. Leone di Catania*, S. 221, 222f.

416. *Ebda.*, S. 222, Anm. 45.

417. *Vita Leonis Catanensis*, c. 25, ed. Latyšev, S. 21f.

418. *Ebda.*, c. 19, S. 19, c. 25, S. 21.

419. *TheophCont*, S. 311.; vgl. *Skyl.*, S. 159.

420. *Genes.*, S. 83.

421. *Theoph. AM* 6210, S. 398: καὶ διὰ νυκτὸς εἰσελθόντες εἰς ἐξελαστικὸν δρόμωνα ἐξῆλθον ἐπὶ τὰ μέρη Κυζίκου, ἀπὸ <δέ> τόπου εἰς

Von den kalabrischen Seestädten ist Croton mit seinem Doppelhafen mehrmals als Station der Reisenden aus oder nach dem Osten bezeugt, während Tarent⁴²², wo bekanntlich der Kaiser Konstans II. 663 landete⁴²³, einen guten Namen als Anlege- und Abreiseplatz gewinnen konnte. Von dort brach Dauferius, ein Mönch und Diakon von Monte Cassino, kurz nach 880 nach Konstantinopel auf⁴²⁴. Von diesem Zeitpunkt an wird Tarent nicht mehr erwähnt.

Von Sizilien war Otranto war auch auf dem direkten Weg erreichbar. Von Rom zurückkehrend, fuhr Gregorios Dekapolites in den 30er Jahren des 9. Jhs von Syrakus nach Otranto, offensichtlich ohne die Seestädte der kalabrischen Küste zu berühren⁴²⁵.

Nicht selten versuchte man auf direkter Überfahrt das Meer zu kreuzen. Die Flotte Belisars lief im Juni 533 von Zakynthos aus einen nicht genannten Landeplatz an der Westküste Siziliens bei Aitna an, nachdem sie von Methone aus die Westküste der Peloponnes entlangsegelt war. Die 320 Meilen lange Strecke legte die Armada bei leichter Brise in 15 1/2 Tagen zurück (Geschwindigkeit: 0,86 kn)⁴²⁶. In den Häfen von Rhegium und Tauromenium fand Elias von Castrogiovanni oft abfahrtsbereite Schiffe nach Griechenland vor. Kurz vor der Seeschlacht von Milazzo (August 880) reiste er von Taormina über einen nicht genannten Hafen (wahrscheinlich Methone) nach Sparta⁴²⁷; nach der Einnahme Taorminas im Sommer 881 gelangte Elias zur Hafenstadt Bu-

τόπον, διά τε γῆς καὶ θαλάσσης τὴν πορείαν ποιησάμενοι ἐξάπνα τὴν Σικελίαν καταλαμβάνουσι; dt. Übers. v. Breyer, S. 30.

422. Vgl. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 713f.

423. Vgl. Corsi, Spedizione, S. 131ff.

424. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 714, Anm. 14.

425. Vita Gregorii Decapolitae, c. 12-13, S. 56ff.

426. Vandalenkriege, I (= De bellis III) 13, 21-23, S. 100.

427. Vita Eliae iunioris, c. 26f., S. 38ff.

throtos⁴²⁸; 884 lief derselbe Mönch nach einer gefährlichen Überfahrt von Kerkyra aus den Hafen Rhegiums an⁴²⁹, und am Vorabend einer neuen arabischen Offensive (im Sommer 888) gelangte Elias von Rhegium aus auf dem Meer nach Patras. Von dort kehrte er nach Rhegium zurück, als die Kunde vom Abzug der Araber Patras erreichte⁴³⁰. Die letzte Seereise des Sizilianers wurde um 902 durch die Einladung des Kaisers Leon VI. angeregt. Elias trat die Reise im Hafen von Rhegium an, um über das Meer zur Insel Erikusa am Eingang des Kanals von Korfu zu gelangen⁴³¹. Die sterblichen Überreste des Heiligen überbrachte im Herbst 903 der Kalabrier Georgios auf dem Landweg nach Buthrotos und von dort zur See nach Rossano⁴³². Einige Jahre vorher (um 897) hatte Blasios von Amorion auf der Rückreise nach Konstantinopel die Route Rom - Pozzuoli (Kalabrien) - Methone - Demetrias benutzt⁴³³. Wahrscheinlich segelte das Schiff mit Blasios und seinen Gefährten durch die Meeresstraße von Messina und dann von Kalabrien aus direkt nach Methone; die Fahrt von Rom bis Methone dauerte unter günstigem Wind 12 Tage. Außerdem sind Überfahrtmöglichkeiten zwischen Otranto und Buthrotos⁴³⁴, zwischen Korinth und Rhegium⁴³⁵ belegt.

Das am Adriaeingang liegende Hydrus/Otranto ist Jahrhunderte hindurch der bevorzugte Übergangshafen Kalabriens nach Griechenland geblieben⁴³⁶. Von dort war das ge-

428. Ebda., c. 28, S. 42.

429. Ebda., c. 30, S. 44.

430. Ebda., c. 38, S. 56ff.

431. Ebda., c. 66f., S. 104ff.

432. Ebda., c. 73, S. 116.

433. Vita Blasii Amoriensis, c. 19, S. 666.

434. Vita Gregorii Decapolitae, c. 13, S. 5; vgl. Vita Eliae iunioris, c. 28, S. 42.

435. Vita Gregorii Decapolitae, c. 11, S. 55.

436. Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 715f.

genüberliegende Aulona⁴³⁷ bzw. Kerkyra und Buthrotos leicht zu erreichen. Nach dem Einfall der Langobarden in Italien wurde Otranto zum Hauptbrückenkopf für byzantinische Operationen auf dem italienischen Kriegsschauplatz. Bewaffnete Truppen, Päpste mit prunkvollem Geleit, Gesandte mit Briefen und Dokumenten, Gouverneure mit Gefolgschaften, Mönche und Privatpersonen mit Stab und einem Doppelsack auf dem Rücken gingen dort an Land oder schifften sich nach Griechenland ein.

Was die Schifffahrt im Adriabecken betrifft, so wurden hauptsächlich zwei Küstenrouten benützt, die bis 751 in Ravenna und von dieser Zeit an in Venedig ihren Ausgang nahmen. Die erste Route ging entlang der ostitalienischen Küste, berührte die Häfen von Ravenna, Ancona, Siponto, Bari und Brindisi und endete in Otranto. Sehr gering sind die überlieferten konkreten Fälle. Der hl. Leukios legte den südlichsten Abschnitt dieser Route bis in die Nähe von Brindisi auf einem dalmatinischen Schiff zurück, nachdem er die Reise in Adrianupolis an der Küste des Alten Epeiros angetreten und im Hafen von Otranto das Schiff gewechselt hatte⁴³⁸. Die Kauffahrer Venedigs suchten im 9. Jh. nicht nur die genannten Häfen, sondern auch Städte im Inneren Italiens auf. Um 836 wurden venezianische Schiffe auf dem Rückweg von Benevent, das sie vermutlich über Bari erreicht hatten, von narentanischen Piraten gefangen genommen⁴³⁹.

Wie die mittelbyzantinischen Quellen und spätbyzanti-

437. Itin. Burd., 609, 4-5, S. 28; dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt, S. 65.

438. Vita Leucii, c. 17, S. 672; vgl. hierzu, Falkenhausen, Réseaux routiers, S. 714.

439. Chronicon Venetum, S. 36: Circa hoc tempore Venetici negotii causa dum de Benevento revertabantur, a Narentanis Sclavis capti, pene omnes interfecti sunt.

nische Itinerare mit Angabe einzelner Stationen⁴⁴⁰ zeigen, war es bei den Schiffen üblich, die flache und havenlose ostitalienische Küste zu meiden, um durch die zahlreichen «Kanäle» Dalmatiens die niederschlagsreiche Küste «Sklavoniens» entlangzusegeln, wo viele vorzügliche Häfen (Pola und Parentium in Istrien, Jadera/Jadar, Rausion/Ragusa und Dekatera/Cotor in Dalmatien, Aulona, Dyrrachion und Buthrotos in Albanien) und gute Wasserversorgungsmöglichkeiten vorhanden waren. Diese frequentierte Seestraße wurde auch in den sog. «dunklen Jahrhunderten» als Handelsverbindung benutzt. Bescheidene Unterwasser-Funde zeigen, daß der Fernhandel damals fest in den Händen byzantinischer und orientalischer Kaufleute lag, während Venezianer, Narentaner und Ragusaner einen auf lokaler Ebene beschränkten Tauschhandel betrieben⁴⁴¹.

Vor allem ist dieser Seeweg im 9. Jh., als Venedig und Dalmatien zum Zankapfel zwischen dem Ost- und dem Frankenreich wurden, militärisch benutzt worden. Die byzantinische Regierung entsandte 806 eine Flotte zur Rückeroberung Dalmatiens und zur Bestrafung Venedigs, das sich ein Jahr zuvor den Franken unterworfen hatte⁴⁴². 809 lief die byzantinische Flotte zunächst Dalmatien und dann Venedig an, und das Jahr darauf befuhren Seekräfte des Themas Kephallenia unter der Leitung des Strategen Paulos die Adria, um Hilfe an das von den Franken bedrohte Dalmatien zu leisten⁴⁴³. Wahrscheinlich auf Kriegsschiffen kreuzten die zahlreichen byzantinischen Gesandtschaften die Adria, um Venedig oder über Venedig das Frankenreich zu erreichen; durch dieses Meer fuhren auch die fränkischen und vene-

440. Vgl. Laurent, Syropoulos, S. 210ff.; 532ff.

441. Vgl. Ferluga, Navigation, S. 47.

442. Dölger, Byzanz, S. 325.

443. Ferluga, Les îles Dalmates, S. 127f.

zianischen⁴⁴⁴ Gesandtschaften des 9. und 10. Jh.s ebenso wie Vertreter des Adels Venedigs nach Byzanz. Vermutlich reisten die Slavenapostel zunächst auf dem Seeweg, nachdem sie Dyrrachion erreicht hatten, und danach über Venedig auf dem Landweg nach Mähren⁴⁴⁵. Als dem «Bindeglied zwischen Oberitalien und Deutschland einerseits und Konstantinopel andererseits»⁴⁴⁶ kommt der Lagunenstadt im 9. und 10. Jh. die Funktion einer Grenzstation des Reiches zu⁴⁴⁷, die hochstehende Beamte in offiziellem Auftrag aufnimmt, beherbergt und weiter nach Byzanz, zum Frankenreich und nach Rom geleitet.

In der Spätantike bestanden auf der Adria Überfahrtsmöglichkeiten zwischen Ancona und Jader, zwischen Aeternum und Salona, zwischen Salona und Siponto, zwischen Brindisi und Aulona bzw. Dyrrachion⁴⁴⁸. Unter günstigem Wind war es möglich, daß eine Fahrt mit Kriegsschiffen auf der 600 Meilen langen Strecke von Epidamnos nach Rom nur 4 1/2 Tage in Anspruch nahm (Geschwindigkeit: 5,55 kn)⁴⁴⁹. Prokop berichtet über die Entsendung von einem Schiff nach Epidamnos, auf das der Goldschatz Amalasunthas geladen worden war⁴⁵⁰. Vermutlich fuhr das Schiff von Ravenna aus zu einem der istrischen oder dalmatinischen Häfen hinüber,

444. TT I, Nr. 2, 4, 8, 9, S. 3-5.

445. Dvornik, *Byzantine Missions*, S. 307ff.

446. Schaub, *Handelsgeschichte*, S. 16.

447. Vgl. Epp. Kar., Nr. II, S. 556, wo Karl d. Gr. über Venedig den Ausdruck «in fines regni nostri» gebraucht.

448. Itin. Anton. Aug., 78f.: (Wess. 497) 2. ab Ancona Iader in Dalmatia stadia DCCCL 3. ab Aterno Salonas in Dalmatia stadia MD 4. a Brundisio de Calabria sive ab Hidrunti 5. Aulona stadia M 6. Brundisio Dirrachii in Macedonia 7. stadia MCCCC 8. A Salonas Sipunte stadia MD.

449. Prokop, *Gotenkriege*, III (= *De bellis VII*) 18, 4, S. 552.

450. Ebda., I 2, 23-29, S. 20f.

um dann durch den Ragusanischen Meerbusen die Küste entlangzufahren. Etwa 3 Monate soll in diesem Jahrhundert die Hin- und Rückreise zwischen Venedig und Konstantinopel gedauert haben. Bis ins 9. Jh. hinein erinnerte man sich dann dieser Leistung als einer Rekordzeit⁴⁵¹. Es ist anzunehmen, daß die Reisen in der Zwischenzeit auf dem Seeweg oder auf zeitraubenden Umwegen zu Wasser und zu Lande, wie z. B. auf der Route Otranto - Buthrotos (oder Naupaktos oder Korinth) - Thessalonike - Konstantinopel erfolgten.

In der Zeit vom 9. bis zum 11. Jh. wurden insbesondere Ancona, das während des Gotenkrieges eine wichtige Rolle als Nachschubhafen der Byzantiner gespielt hatte, und das weiter südlich gelegene Siponto als Anlegeplätze benutzt. In Ancona gingen die päpstlichen Legaten im Jahre 870 an Land, während die Gesandten Ludwigs II. den Hafen von Siponto erreichten⁴⁵². Auf dem Weg zum Monte Santangelo legten dalmatinische Pilger gewöhnlich in diesem Hafen an⁴⁵³.

Etwas südlicher lag Bari⁴⁵⁴, die Hauptstadt des Themata Langobardien (893) und später Sitz des Katepans Italiens. Unter dem Jahre 1017 hat Lupus Protospatharius eine Überfahrt des Strategen Basileios Mesardonites von Bari nach Buthrotos/Butrinto eingetragen⁴⁵⁵. Früher als Venedig, nämlich ab dem Ende des 9. Jh.s, entfaltete Bari eine intensive Handelstätigkeit über die Adriagrenzen hinaus. Im 11. Jh. blühte Bari wirtschaftlich auf. Saewulf bezeugt, daß die Stadt neben Barletta, Siponto, Trani und Otranto als Überfahrthafen von Palästina pilgern benutzt wurde (Anfang des 12. Jh.s)⁴⁵⁶.

451. Pertusi, *Irradiazione*, S. 85, Anm. 19.

452. MGH, Epp. VII, S. 410.

453. Vgl. Falkenhausen, *Réseaux routiers*, S. 719.

454. Ebda., S. 718f.

455. Vgl. Guillou, *Un document*, S. 6: Obiit (in abiit zu emendieren) in Butruntio Marsedonici catepanus...

456. Saewulf, S. 31.

Von Kerkyra bzw. Buthrotos führte ein wichtiger Seeverkehrsweg von großer überregionaler Bedeutung entlang der Westküste Griechenlands und von der Peloponnes in die Ägäis, nachdem die Schiffe um die Vorgebirge Akritas, Malea und Tainaron herumgefahren waren. In der Regel segelte man zwischen dem Festland und den ionischen Inseln, um die Gefahren des offenen Meeres zu meiden. Nach Kerkyra war Leukas die nächste wichtige Station. Kleinere Schiffe passierten den engen Kanal entlang der akarnanischen Küste, an den Mündungen des Acheloos und des Ophidares vorbei, um durch die Meerenge Rion-Antirion Naupaktos oder Patras zu erreichen. Das spätrömische Itinerarium Antonini Augusti nennt folgende Stationen: Isthmos, Naupaktos, Oxeiai - Inseln, Nikopolis, Buthrotos, Akrokeraunia, die Insel Sasson, Aulona; von Sasson war die Überfahrt nach Hydrus in Kalabrien viel kürzer als von Aulona aus⁴⁵⁷. Diese Route kreuzten auch im 9. Jh. die Fernhändler Radhaniya bei ihren Reisen bis nach Indien und China. Nach Ibn Hurdadbi befuhren sie von «Franzien» aus das westliche Meer und landeten in Farama oder Antiocheia. Die Überfahrt nach Ägypten/Syrien erfolgte wahrscheinlich von einem südpeleponnesischen Hafen aus⁴⁵⁸. Elias von Castrogiovanni fuhr oft auf dieser Küstenroute. 881 ging er von Sparta ans Meer und bestieg ein Schiff nach Buthrotos⁴⁵⁹. Im Frühjahr 903 legte der Heilige die Strecke Erikusa-Naupaktos zurück, wobei er wohl den Kerkyra-Kanal und die akarnanische

457. Itin. Anton. Aug., S. 76: Ab Istmo Naupactum usque ... stadia DXXL - a Naupacto Oxeas ... stadia CCCC - ab Oxeis Nicopoli ... stadia DCC - a Nicopoli Buthroto ... stadia D - a Buthroto Sassonis insula ... super Akrokeraunia, et relinquit Aulonam in dextro interiorius stadia C - a Sassonis insula traiectus Hidrunto ... stadia CCCC.

458. Vgl. Lewicki, Voies maritimes, S. 449f.; Richter - Bernburg, Handel Nord- und Osteuropas, S. 672ff.

459. Vita Eliae iunioris, c. 28, S. 42.

Küste entlanggefahren sein dürfte⁴⁶⁰. Über die Stationen beider Reisen ist aber nichts Näheres bekannt.

Aus späteren Zeiten verdienen die Fahrten des angelsächsischen Pilgers Saewulf und des Spaniers Benjamin von Tudela Erwähnung. Nach einer mißglückten Abfahrt von Monopoli (eine Tagesfahrt von Bari entfernt) am 13. Juli 1102 trat Saewulf in Brindisi die Seereise an, die folgende Stationen haben sollte: Korfu (25. Juli), Nordküste Kephallenias (1. - 2. August), Palaiopolis (?), Patras, Korinth (8.-9. August)⁴⁶¹. Der spanische Jude Benjamin von Tudela reiste 60 Jahre später auf dem gleichen Weg. Nach der Überfahrt von Otranto nach Korfu segelte das Schiff längs der Küste bis nach Arta (in der Nähe des alten Nikopolis). Von dort gelangte Benjamin nach Acheloos/Angelokastron und Anatolikon/Aitolikon. Von Anatolikon fuhr das Schiff über Patras, Lepanto/Naupaktos und Krissa/Itea zum Hafen von Korinth⁴⁶². Die Seereise bis Korinth dauerte bei sieben Zwischenlandungen insgesamt 12 Tagesfahrten (2 bis Korfu, 2 bis Arta, 2 bis Acheloos/Angelokastron, 1/2 bis Anatolikon/Aitolikon, 1 bis Patras, 1/2 bis Naupaktos, 1 bis Krissa/Itea, 3 bis Korinth).

3. 9. Rotes Meer: Die Seidenstraße des Meeres

Im 6. Jh., als der Osthandel eine neue Blüte erfuhr, wurden die Einfuhrartikel aus Indien, nämlich Seide, Edelsteine und Gewürze, zu Land, aber auch auf dem Seeweg unter Umgehung des persischen Zwischenhandels zum Mittelmeer transportiert. Die Warenbeförderung erfolgte durch persische,

460. Ebda., c. 67-68, S. 106ff.

461. Saewulf, S. 31f.

462. Benjamin of Tudela, S. 10.

südarabische und äthiopische Schiffe, die alljährlich den Indischen Ozean kreuzten und sämtliche Güter des Ostens zum Persischen Golf, zu den Häfen «*felicias Arabiae*» und nach Adulis, dem Haupthafen des Axumreichs, brachten. Bekanntlich war der byzantinische Handel im Roten Meer auf die Vermittlungsdienste äthiopischer Kaufleute angewiesen. Daher suchte die Reichsdiplomatie von den 20er bis zu den 70er Jahren des 6. Jh.s den genannten Handelsweg dadurch zu schützen, daß sie die Machtentfaltung des Axumreichs in diesem Gebiet mit allen Mitteln unterstützte⁴⁶³.

Über Häfen und Verkehrswege, sowie Waren⁴⁶⁴ und Herkunft der dort tätigen Händler sind wir aufgrund zuverlässiger Quellen, wie Kosmas Indikopleustes, Prokop und Malalas genügend informiert. Schiffe, die mit verschiedenen Gewürzen beladen aus Indien kamen, beendeten ihre Fahrt in Klysma⁴⁶⁵ und seltener in Aila (Hauptküstenplatz Petras am Golf von Akaba)⁴⁶⁶ (um 570). Beide Häfen dienten also als Ausgangspunkte der byzantinischen Kaufleute. Ein Beamter mit dem Titel *Agens in rebus* oder *Logothet* saß in Klysma, von wo aus er alljährlich Indien visitierte. Der doppelte Titel belegt, daß dieser Offizier zugleich Polizei- und Finanzkompetenzen innehatte. Er befahl eine Flottille, welche die Kontrolle der Schiffsladungen effektiver gemacht haben dürfte⁴⁶⁷. Auf der Insel Jotabe (an der Einfahrt

463. Zum Handel mit Indien, vgl. Pigulewskaja, Byzanz; die hagiographischen Quellen behandelt, Magoulas, Commerce; zur Politik von Byzanz in dieser Region, vgl. Rubin, Zeitalter.

464. Hierzu ausführlich, Pigulewskaja, Byzanz, S. 134-149.

465. *Itin. Ant. Plac. rec. A*, c. 41, S. 187, 13-14, 19-21; vgl. dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt, S. 305f.

466. *Itin. Ant. Plac. rec. A*, c. 40, S. 185, 19-21; dt. Übers. v. Donner, Pilgerfahrt, S. 303.

467. Petrus Diaconus, c. 18, S. 116, 12-15; vgl. Runciman, Byzanz, S. 213.

des Golfes von Akaba) lag eine Hauptzollstation für den Handel mit den Küstenländern des Roten Meeres und des Indischen Ozeans⁴⁶⁸ und existierten geschlossene Siedlungen von Juden⁴⁶⁹, deren Handelstätigkeit durch die zum Judentum bekehrten Herrscher der Himyariten unterstützt wurden.

Schiffe, die von Klysma oder Aila aus auf das weite Meer hinausfuhren, segelten gewöhnlich entlang der arabischen Küste. Nachtfahrten wurden wegen der dort befindlichen gefährlichen Riffe zumeist gemieden. Da die genannte Küste reich an natürlichen Ankerplätzen war, konnte die Fahrt bei Gefahr oder einbrechender Dunkelheit leicht unterbrochen werden⁴⁷⁰. Ein weiteres Hindernis für die Schifffahrt im Roten Meer stellten die starken Nordwinde dar, die vorwiegend im Nordteil des Meeres aufkamen⁴⁷¹. Starke Winde machten das Meer gänzlich unpassierbar. Fischer aus Faran, die von Raitu aus die Überfahrt bis zum Buchri unternommen und im Hafen Pteleu angelegt hatten, wurden drei Monate lang durch Gegenwinde an der Rückfahrt gehindert, so daß sie an Land gehen und die «größte Wüste» passieren mußten⁴⁷². Stürmische Winde waren wahrscheinlich auch für die Strandung eines byzantinischen Schiffes verantwortlich, das, mit Bauholz bzw. Baumaterial belegt, kurz vor 622 bei Shu'ayba Schiffbruch erlitt⁴⁷³.

Der allerwichtigste Hafen des Roten Meeres, Gabaza (im Bereich der küstennahen Stadt Adulis), war von den Inseln Farsan und vom nächstgelegenen arabischen Anlegeplatz

468. Lopez, *Politique commerciale*, S. 393.

469. Prokop, *Perserkriege*, I 19, 3-5, S. 142.

470. Ebda. I 19, 5-7, S. 142.

471. Sidebotham, *Ports of the Red Sea*, S. 198f., 201.

472. *Pratum Spirituale*, c. 120, col. 2984.

473. Crone, *Meccan Trade*, S. 5, Anm. 9.

(heute Qizan) aus über das hohe Meer leicht zu erreichen⁴⁷⁴. Als Hauptumschlagsplatz des Osthandels wurde Gabaza ständig von Schiffen verschiedener Nationalitäten aufgesucht. Am Vorabend eines Kriegszuges des äthiopischen Königs gegen das Himyaritenreich lagen dort 60 Schiffe vor Anker, von denen 15 aus Aila, 20 aus Klysmas, sieben aus Jotabe, zwei aus Berenike, sieben von den Farsan-Inseln und neun aus «Indien» stammten⁴⁷⁵. Bei diesem Schiffskatalog handelte es sich vorwiegend um römische Handelsschiffe, die ausschließlich dem Verkehr im Roten Meer dienten oder Waren bis nach Indien transportierten⁴⁷⁶. Die Vermutung von V. Christides, sie seien durch den sog. «Trajanskanal» vom Koptos-Hafen nach Klysmas gefahren oder in Teile zerlegt, dann zum Roten Meer transportiert und dort wieder zusammengebaut worden⁴⁷⁷, geht von der falschen Voraussetzung aus, daß diese Schiffe zuvor am Mittelmeer gebaut worden und im Mittelmeer und auf dem Nil tätig gewesen waren, und läßt sich quellenmäßig nicht bestätigen. Was die Herkunft der sog. «indischen» Schiffe betrifft, ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß die Bezeichnung «indisch» nicht auf die Nationalität, sondern auf die Bauweise bezogen ist. Ein Indiz dafür ist die Mitteilung, Ella-Asheba selbst hätte noch zehn «indische Schiffe» bauen lassen. Wahrscheinlich eigneten sich derartige Schiffe, deren Planken nicht von durchlaufenden Eisenklammern, sondern von Seilen zusammengehalten wurden, für Seefahrten im Indischen Ozean⁴⁷⁸.

474. Pigulewskaja, Byzanz, S. 245.

475. *Martyrium Arethae*, VII (29), ed. Carpentier, S. 747A; vgl. Pigulewskaja, Byzanz, S. 243ff.

476. Ahrweiler, *Mer*, S. 8.

477. Vgl. Letsios, *Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα*, S. 257, Anm. 79.

478. Prokop, *Perserkriege*, I 19, 23-26, S. 146; Rubin, *Zeitalter*, S. 312, versteht unter dem Begriff Indien «neben Äthiopien und Südarabien selbst vor allem die nach Vorderindien verlaufende Küste des

Die Stelle liefert ein indirektes Zeugnis, ein «argumentum ex silentio», für den Verfall der einst blühenden Hafenstädte des Roten Meeres, nämlich Myus Hormos, Leukos Limen, Philoteras und Berenike an der ägyptischen Küste, Leuke Kome an der Küste Arabiens⁴⁷⁹.

Die zweitgrößte Stadt des Axumreichs, Adulis (Thulla/Zoula), lag 20 Stadien bzw. zwei Meilen von Gabaza entfernt⁴⁸⁰. Von dort gelangte man in ca. 12 bis 15 Tagen nach Auxomis/Axum, der Hauptstadt des Axumreichs⁴⁸¹. Dort lag ein wichtiger Umschlagspunkt der Goldstraße, die vom Salsuland durch das Niltal nach Alexandria führte. Axumitische Händler brachten offenbar Goldmengen nach Adulis, um sie an die römischen Kaufleute weiterzuverkaufen⁴⁸².

Persischen Golfs» und Magoulas, *Commerce*, S. 304, den Hafen Moka in Oman, wobei er von der Information des «*Martyrium Arethae*» ausgeht, Phoinikon sei am Golf von Akaba von «Indien» eine Monatsfahrt entfernt.

479. Daß Berenike nur zwei Schiffe aufgeboden hat, deutet darauf hin, daß das alte Emporeion zu dieser Zeit verfallen war. Bezeichnenderweise wird die Stadt in der «Christlichen Topographie» nicht erwähnt, Leuke Kome mit dem Namen Leukogen irrtümlich als Blemmyerstadt angegeben, woraus Pigulewskaja, Byzanz, S. 244, mit Recht den Schluß zieht, daß der alte Weg Nil-Berenike-Leuke Kome damals bereits seine alte Bedeutung verloren habe; zur Entwicklung der genannten Häfen, vgl. auch den wichtigen Beitrag von Sidebotham, *Ports of the Red Sea*, S. 202ff. Im einzelnen scheint Leukos Limen aufgrund archäologischer Zeugnisse im späten 2. bzw. im beginnenden 3. Jh. aufgegeben worden zu sein (S. 205); Berenike, das über den wichtigsten und größten Hafen an der Ostküste des Roten Meeres verfügte, wurde in byzantinischer Zeit in geringem Maße als Handelsstadt weiterhin benutzt (S. 207).

480. Prokop, *Perserkriege*, I 19, 22, S. 146; *Kosm. Ind.* II, c. 54, Bd. I, S. 365, 2-6.

481. Prokop, *Perserkriege* I 19, 22-23, S. 146 (12 Tage); Photii *Bibl.*, Bd. I, S. 6, 35-36 (15 Tage).

482. *Kosm. Ind.* II, c. 51-53, Bd. I, S. 361-363; dt. Übers. v. Dieterich, *Quellen* I, S. 79; vgl. Pigulewskaja, Byzanz, S. 134ff.

Prokop gibt die Entfernung zwischen Axum und der Elephantine-Insel mit 30 Tagesmärschen an⁴⁸³.

Als Hauptanlegeplatz an der himyaritischen Küste diente Bulikas, das bei mäßigem Fahrtwind vom anderen Meeresufer in fünf Tagesfahrten erreicht wurde⁴⁸⁴. Bedeutend waren auch die Anlegeplätze Okalis und Moka⁴⁸⁵.

Von allen diesen Häfen segelten die Schiffe in südlicher Richtung längs der Küste bis zum Kap Guardufi (Grenze des das Weihrauch produzierenden Landes Barbaria), um dann Kurs auf Sokotra zu nehmen oder die Küstenfahrt bis nach Zingion, das etwa unterhalb der Barbaria und südlich Äthiopiens am Meer lag⁴⁸⁶, fortzusetzen. In Zingion wurde die gefährliche Reise über den weiten Ozean nach Indien und Ta-probane/Ceylon angetreten⁴⁸⁷.

4. Mentalität und Religiosität der Seeleute in Byzanz

Das Verhältnis des Byzantiners zum Meer war zwiespältig und ambivalent. Das schlug sich in seiner Literatur deutlich nieder⁴⁸⁸. Johannes Chrysostomos meinte, Gott habe das Meer den Menschen geschenkt, damit sie sich beim Reisen nicht anstrengen⁴⁸⁹. Andererseits bildete das Meer etwas

483. Prokop, Perserkriege, I 19, 27, S. 146.

484. Ebda., I 19, 21-22, S. 146; ebda., I 19, 18, S. 144.

485. Ebda., S. 476 (Kommentar); vgl. Rubin, Zeitalter, Karte II.

486. Kosm. Ind., Bd. I, S. 16f. (Einleitung); Pigulewskaja, Byzanz, S. 111; Zingion wird mit der somalischen Küste gleichgesetzt.

487. Kosm. Ind. II 30, Bd. I, S. 335.

488. Vgl. Heydenreich, Tadel und Lob, Anhang I (eine rhetorische Übung des Nikolaos Sophistes aus dem 5. Jh. unter dem Titel «Lob der Seefahrt»); Georgii Cyprii, Encomium maris, col. 433f. («eine Lobrede auf das nasse Element»); vgl. hierzu, Krumbacher, Litteratur, S. 477; Christ. Mitylenaios, Gedichte, Nr. 109, S. 69-75.

489. Io. Chrysostomi, In ep. ad Philip. comm., c. 3, Homil. 10, col.

Unbegrenztes⁴⁹⁰, das nur durch die ausdrucksstarke Metapher der Wüste auffaßbar ist: Man spricht von der Wüste als von einem «πέλαγος»⁴⁹¹, vom Meer als von einer Wasserwüste, wo man am leichtesten Raumübersicht und Weg verliert⁴⁹²; die langen Distanzen erfüllten die Menschenseele mit Furcht⁴⁹³. Schließlich sei das Meer, wie Christophoros Mitylenaios schreibt, ein launisches (ποικίλον) Wesen; seine Wutausbrüche seien unvorhersehbar, und es vertrage sich gerade aus diesem Grund kaum mit menschlichem Wagemut und Dreistigkeit⁴⁹⁴.

Gewiß waren die einfachen Leute in Byzanz von der Furcht des Meeres am tiefsten durchdrungen⁴⁹⁵. Das Meer sa-

262: Ἐδωκέ σοι θάλασσαν, ἵνα πλήης, ἵνα μὴ κάμνης ὁδοπορῶν, vgl. Deluz, Pelerins et voyageurs, S. 277.

490. Kazhdan, System der Bilder, S. 224, stellt fest, bei Symeon, dem «Neuen» Theologen habe das Meer meistens als Symbol der Unbegrenztheit gedient.

491. Vita Symeonis Sali, S. 71, 10-13: ... παρεδώκαμεν ἑαυτοῖς εἰς τὸ πέλαγος τῆς ἐρήμου ταύτης; vgl. Theodoretos, HR, VI 2, I, S. 348f.: ... Ἀλῶνται δὲ κατὰ τὴν ἐρημον, οὔτε κόμην, οὔτε ἄντρον, οὔτε ὁδίτην εὐρίσκοντες, ἐν ἡπείρῳ δὲ μέση τοῖς ναυτιλλομένοις παραπλησίως κλυδωνιζόμενοι, καταλαμβάνουσι οἷον τινα λιμένα τοῦ θεοῦ Συμεῶν τὸ σπήλαιον...

492. Vita Willibaldi, 91, 8-9, S. 40: transmeatis maritimis fluctuum formidinibus periculosisque pelagii presuris, vastum per aequorum...

493. Theoph., AM 6026, S. 188, 20-22, berichtet, am Vorabend der Vandalenexpedition habe der Patrikios Johannes den Kaiser Justinian mit folgenden Worten gewarnt: ἀλλὰ δίκαιόν ἐστι λογίσασθαι σε τό τε τῆς ὁδοῦ μήκος καὶ τὰ τῆς θαλάσσης πέλαγος...

494. Christ. Mitylenaios, Gedichte, Nr. 109, 47-51, S. 70; das Gedicht hat sich bruchstückhaft unter dem Titel «[Κατὰ τῶν] (μεμ)φομένων τοῖς φοβ(ο)μένοις τὴν θάλασσαν», d.h. «(Gegen) die Tadelnden jene, die Furcht vor dem Meer haben» erhalten.

495. Deluz, Pelerins et voyageurs, S. 277, betrachtet die Furcht vor dem Meer als etwas Allgemeingültiges; vgl. Kashdan, Byzanz, S. 14: «Die Byzantiner waren alles andere als geborene Seefahrer. Sie fürchteten das Meer, räsionierten ständig über seine Gefahren ... Das Meer

hen sie als Wirkungsfeld dämonischer Kräfte an, vor denen nur Gott und verschiedene Heilige Rettung zu gewährleisten vermochten. Daher war die Mentalität der byzantinischen Seeleute tief vom religiösen Glauben und Aberglauben geprägt⁴⁹⁶.

Die vorsichtige Untersuchung seemännischer Gewohnheiten in Byzanz läßt zumindest in einigen Fällen den Einfluß alt tradierter Bräuche unmißverständlich erkennen. Bei Flottenoperationen gingen kultische Akte voran. Kurz vor

schien ihnen ebenso wie die Berge voller Räuber zu sein, es trennte die Menschen eher, als daß es sie verband». Verallgemeinernd behauptet derselbe Gelehrte, der Byzantiner sei in viel größerem Maße als die Altgriechen und vielleicht auch die Römer wasserscheu und seefeindlich gewesen. In Wirklichkeit war die Einstellung des Byzantiners zum Meer viel komplizierter, als diese Ansicht erkennen läßt, die zwar für die einfachen Leute, aber freilich kaum für seetüchtige Reichsvölker, wie Syrer und Ägypter, die seemännische Bevölkerung Ioniens und Kilikiens (vgl. Theoph., AM 6026, S. 189, 15-17), die Mardaiten Pamphylens, die Dodekanesier (vgl. Theoph., AM 6302, S. 487, 11-13), die Karpathier (vgl. Attal., S. 223, 20-224, 22), die Monembasioten (vgl. Ducellier, Byzance, S. 208; Makris, Studien, S. 70f.), die Ragusaner (vgl. TheophCont, S. 293), die Venezianer, die Pisaner, die Barensen und die Amalfitaner gilt; die Bedeutung dieser Völker ist nicht nur für die Besatzung der byzantinischen Kriegs- und Handelsflotten, sondern auch für die Umwandlung des Kalifats in eine Byzanz ebenbürtige Seemacht nicht zu bestreiten. Dank ihrer Erfahrung und Tätigkeit ist das Meer bis zum 11. Jh., als die italienischen Seerepubliken die Seeherrschaft im Mittelmeer übernahmen, «der Ruhm des Römerreichs», «ἡ δόξα τῆς Ῥωμανίας» (vgl. Kek. c. 256; dt. Übers. v. Beck, S. 147), ein Raum von vitaler Bedeutung für die Durchführung des Krieges und des Handels, für Freiheit, Verkehr und Prosperität geblieben. Die Geographie, die Tradition, die Politik und die Notwendigkeiten des Alltagslebens zwangen die Byzantiner, mit dem Meer umzugehen, seine Kraft auszunützen, seine Gefahren zu bewältigen.

496. Schreiner, Zivilschiffahrt, S. 23: «Sicherlich stoßen wir hier prinzipiell gesehen am wenigsten auf typisch byzantinische Züge».

dem Auslaufen der Flotte Belisars nach Sizilien (erste Junihälfte 533) hielt der Erzbischof von Konstantinopel Epiphanius im Hafen der Stadt einen Gottesdienst ab und ließ Theodosios, einen zum Christentum bekehrten Soldaten, das Flaggschiff des Kapitäns besteigen⁴⁹⁷. Bei dieser Zeremonie handelte es sich offensichtlich um eine Opferdarbringung und zugleich um einen Reinheitsakt⁴⁹⁸, durch welche man sich der Gunst der Gottheit für das schwierige Unternehmen zu vergewissern versuchte⁴⁹⁹.

In der späteren byzantinischen Marine wurden vor Auslaufen des Schiffes die üblichen Sakralhandlungen durch Priester vollzogen. Hierbei wurden die Schiffsfahnen geweiht, eine Benediktion jeder einzelnen Dromone durchgeführt und dann das Gebet um «gute Fahrt» gesprochen⁵⁰⁰.

497. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 12, 1-2, S. 90; vgl. Prokop, Anekdoten, I, 15-16, S. 10.

498. Wachsmuth, Πόμπημος ὁ Δαίμων, S. 317f.: «Der soeben Getaufte ist infolge der Sündenvergebung im Zustande der Reinheit. Als Getaufter ist er ferner ein in das Mysterium Eingeweihter. Seine bloße Anwesenheit schützte also das Schiff im Sinne der antiken Überzeugung, daß ein εὐεσθής als Fahrgast und Begleitperson das ganze Boot sichere. Schließlich wird der theophore Name als ominös und glückbringend verstanden». In diesem Zusammenhang glaubte man, daß Mörder an Bord das Schiff besudelten und den Zorn Gottes hervorriefen (vgl. ebda, S. 280). Dieser Glaube lebte in Byzanz weiter, wie aus einer Anekdote des Johannes Moschos, Pratum Spirituale, c. 76, col. 2928-2929, hervorgeht: Der fromme Kapitän eines an der Fahrt gehinderten Schiffes erfuhr angeblich im Traum, daß die Ursache für die Fahrtunterbrechung eine mitfahrende Kindermörderin sei, die er deswegen, so lautete die Botschaft, ins Beiboot hinabsteigen lassen sollte. Als dies geschah, ging das Boot mit der Frau sofort unter.

499. Eine auffallende Analogie zu diesen Handlungen weist die Zeremonie auf, die im Jahre 415 vor Abfahrt der Flotte der Athener nach Sizilien stattfand: der Herold sprach die gebräuchlichen Gebete für alle zusammen, worauf die Opferdarbringung erfolgte (Thukyd. VI, 32).

500. Leonis Tactica, 19, 21, col. 997; vgl. Wachsmuth, Πόμπημος ὁ

Den Glauben an Vorzeichen (Träume, ungewöhnliche Ereignisse, Tierbewegungen⁵⁰¹, Wahl des Fahrttages) vor bzw. bei der Abfahrt und während der Fahrt hatte Byzanz von der Antike übernommen. Zunächst hatte man die Träume vor Schiffsabfahrt zu beachten. Die Traumdeuter meinten z. B., Träume von zerrissenen Kleidern seien ein ummißverständliches Zeichen dafür, daß eine Seeexpedition oder Handelsreise traurig ausgehen würde⁵⁰². Auch seriöse und hochgebildete Leute wie der Geschichtsschreiber Prokop empfanden es als nötig, auf Träume Rücksicht zu nehmen⁵⁰³.

Ein wenn auch kleines Unglück bei der Abfahrt des Schiffes war Zeichen für eine gefährliche Reise. Dennoch war man auch in diesem Fall kaum geneigt, auf die Fahrt gänzlich zu verzichten, da Unterbrechung der Fahrt und Umkehr gewöhnlich als ein noch schlechteres Vorzeichen gedeutet

Δαίμων, S. 333.

501. Kukules, BBII 5, S. 374f., führt folgende Beispiele an: Wenn eine Möwe ins Meer tauchte, galt das als Vorbote eines schweren Sturmes und des Schiffsuntergangs, wenn sie auftauchte, verhiess das Windstille. Wurde ein Tintenfisch auf der Meeresfläche schwimmen gesehen, erwartete man schweren Seegang und heftige Windböen, das gleiche bedeuteten fest an Steinen angeklemmte Polypen und Seeigel oder Delphine, die an der Meeresoberfläche sprangen.

502. Achmet, Oneirocriticon, S. 118; zwei weitere Beispiele: ebda., S. 12: Sieht jemand im Traum, daß er selbst als Richter beim Volk ungerecht urteile, so heißt das, daß er als Reisender beraubt werde; ebda., S. 122f.: Flug im Traum verheißt, man werde reisen und am Ende der Reise sich Ansehen und Reichtum verschaffen; schließlich deutete ein Traum, in dem man, auf einen Stab gestützt, springt, darauf, daß man in Begleitung eines mächtigen Adligen eine glückliche Reise unternehmen werde.

503. Ein Traumgesicht von Erdreich mit Blumen, die Belisar als Geschenk entgegengenommen und auf der Stelle gespeist habe, soll ihm Mut eingeflößt und zur Teilnahme an der Expedition gegen die Vandalen bewogen haben; vgl. Prokop, Vandalenkriege, I (= De bellis III) 12, 3-5, S. 90.

wurden⁵⁰⁴. Trotz zwei- oder dreimaliger Grundberührung bei der Abfahrt des Schiffes, an dessen Bord sich Synesios von Kyrene befand, verließ man es nicht, sondern beschloß, die Fahrt fortzusetzen, weil man sich sonst den Vorwurf der Feigheit hätte einhandeln können⁵⁰⁵. Für die Rückreise vom Hafen von Pylai wählte Theodoros Daphnopates nicht den sicheren Land-, sondern zunächst den Seeweg bis zum Vorgebirge Leukates, obwohl das Schiff auf der Hinfahrt wegen des hohen Wellengangs in Gefahr geraten war; von dort wollte er dann Konstantinopel auf dem Landweg erreichen (vor 945). Theodoros erklärt seine seltsame Wahl mit dem Argument, er habe die Rückreise auf dem Landweg als unglückbringend betrachtet, was wahrscheinlich bedeutet, daß er durch seine Entscheidung nicht das Schicksal provozieren wollte⁵⁰⁶.

Geschäfte jeder Art und darunter auch Reisen auf dem Meer waren dem religiösen Kalender zufolge an bestimmten Wochen-, Monats- oder Jahrestagen zu vermeiden. Am 13. des Monats⁵⁰⁷, wenn es ein Dienstag war, und am Ende des

504. Ebda. I (= De bellis III) 11, 26, S. 88: ... ξυμβαλὼν εὕρισκεν ὡς οὐκ ἂν αὐτοῖν αἴσιον εἴη τὴν πορείαν ἐκκλῆναι. ἐπεμπεν οὖν τινὰς ἀπεροῦντας αὐτοῖν μῆτε ἀναστρέφειν ἐς αὐτὸν αὐθις μῆτε ἐκ τῶν νεῶν ἀποβαίνειν...

505. Synesii Epp., Nr. 5, S. [11]: ... δὲς που καὶ τρεῖς ἐνοχέθεις τῆς νεῶς τῷ τοῦ λιμένος ἐδάφει, εὐθὺς μὲν οὖν καὶ τοῦτο κακὸς οἰωνὸς ἐδόκει, καὶ σοφὸν ἦν ἀποθῆναι νεῶς ἐκ πρώτης ἀφετηρίας οὐκ εὐτυχούς· ἀλλὰ φυγεῖν παρ' ἡμῖν ἐγκλημα δειλίας ἠσχύνθημεν...; vgl. Vogt, Synesios, S. 34f.

506. Theod. Daphnopatae Epp., Nr. 36, S. 201, 32-39: .. ἀποσχέσθαι μὲν οὖν καθάπαξ νεῶς ὡς ἀργαλέον ὄν, τοῖς προλαβοῦσιν ἀποκναιομένῳ κακοῖς, οὐ πάνυ τί μοι εὐδοῦν κατεφαίνετο· ἐδόκει δὲ, τοῦ κακοῦ αἵρεσιν ποιησάμενον, εὐθὺ τοῦ Λευκάτα διαπεραωθῆναι κακείθεν ἀσφαλῶς ἔχσθαι τῆς πορείας...

507. Während der berühmten Seefahrt des Synesios brach am 13. Tag des abnehmenden Mondes, d. h. wahrscheinlich am Ende des Mo-

Monats wagten es die Seeleute kaum, in See zu stechen. Als unheilvoll galten auch der Samstag (Tag der Gedächtnisfeier für die Toten), der Gründonnerstag, an dem Judas Christus verraten hat, und der Karfreitag (Tag der Kreuzigung Christi). Mittwoch und Freitag standen im Ruf, Tage der Wetterwende zu sein: Nach gutem Wetter folgt Sturm, nach Sturm gutes Wetter⁵⁰⁸.

Die Zahl «dreizehn» wurde allgemein als ominös gedeutet. Der jüdische Steuermann Amarantos, über den sich Synesios von Kyrene bitterlich beklagte, war der dreizehnte der ganzen Mannschaft⁵⁰⁹. Gebildete Leute wie Psellos pflegten daher, an Stelle dieser Zahl die Umschreibung «über zwölf» zu benutzen⁵¹⁰.

Als ein permanentes Element seemännischer Mentalität übte der Aberglaube einen starken Einfluß auf die einfachen Seeleute aus. Die rätselhaften Naturkräfte versuchte man durch verschiedene Zauberpraktiken und magische Formeln günstig umzustimmen. Postbyzantinische Iatrosophia empfehlen zur Besänftigung widriger Winde, daß man gewisse Psalmen auf ein Papierblatt schreibe und es auf den Boden des Schiffes lege. Dadurch glaubte man, ein Zauberband für die Winde schaffen zu können. Nachbyzantinische Quellen belegen, daß zur Beruhigung der Wogen Salz oder Öl bzw.

nats, in der Nähe von Azarion ein gefährlicher Sturm aus; vgl. hierzu, Synesii Epp., Nr. 5, S. [20]; dt. Übers. v. Vogt, S. 40, 45f. (Datierung der Fahrt); Saewulf, S. 31f., bezeichnet den 13. Juli 1102 und einen anderen Tag (wahrscheinlich den 22. Juli 1102, einen Dienstag) als «unglückliche Tage» (Horae Aegyptiacae).

508. Lampros, *Τρία Κείμενα*, S. 176, 4-19; vgl. hierzu, Dagron, *Zwei Seefahrtskalender*, S. 150; Kukules, BBII 5, S. 386; Schreiner, *Zivilschifffahrt*, S. 24.

509. Synesii Epp., Nr. 5, S. [12]; dt. Übers. v. Vogt, S. 35.

510. Psellos, *Scripta min. II* (= Epp., Nr. 13), S. 15: ἐπιδάτω μὲν ἦσαν πλεῖν ἢ δώδεκα.

Brot-, Zwiebel- und Käsestücke ins Wasser geworfen wurden⁵¹¹.

Bekanntlich hatten die Seeleute in Byzanz ihre Schutzheiligen, nämlich Phokas aus Sinope und Nikolaos von Myra. Phokas, der im frühen Byzanz als Erretter aus Seenot galt, wurde vor allem im Pontos (Amaseia) und in Cherson, aber auch in der Ägäis (auf Syros) verehrt⁵¹². Die Volksphantasie hat ein beeindruckendes Bild des Heiligen geschaffen: In der Lobrede des Chartophylax Andreas heißt es, daß der Heilige, eine rotfarbige Schulterklappe tragend, den in Gefahr schwebenden Seeleuten blitzschnell zur Hilfe komme, sich vor das Ruder setze, durch die Segel sehe und die Wirbelstürme beruhige⁵¹³. Später setzte sich jedoch die Verehrung des hl. Nikolaos von Myra durch, der als Nachfolger der Dioskuren⁵¹⁴ im Ruf stand, viele Seewunder für fromme Leute vollziehen zu können: er errette Seeleute vor dem Ertrinken, erscheine wandernd wie Christus auf dem See Genesareth⁵¹⁵ und sei in der Lage, Schiffe der Glaubensfeinde zu zerstören⁵¹⁶. Als Seeheilige sind ferner Isidoros, der als Nachfolger der Göttin Isis auf Chios verehrt wurde⁵¹⁷, und Nikon, der sog. Μετανοεῖτε, zu betrachten. Als Lokalheiliger bewirkte Nikon Seewunder für die Einwohner der Südpeloponnes und wurde als Schutzpatron der kaiserlichen Flotte verehrt⁵¹⁸.

511. Kukules, BBII 5, S. 380, 386; zu ähnlichen antiken Opferhandlungen bei Seereisen, vgl. Wachsmuth, *Πόμπιμος ὁ Δαίμων*, S. 116ff.

512. *Miracula Phocae*, S. 255ff.

513. Ebda., S. 289.

514. Makris, *Studien*, S. 148ff.

515. Anrich, *Hagios Nikolaos I*, S. 186-188, 195-197, 244, 357-358, 382, 388.

516. Theoph., *AM* 6300, S. 483, 4-15.

517. Vikan, *Guided by Land and Sea*, S. 79.

518. *Vita Niconis*, c. 76, S. 266.

Symbole und Heiligenbilder spielten auf den Schiffen eine gewisse Rolle. So wurden beim Schiffsbau am Bug oder am Hintersteven kleine Kreuze angebracht und ebenso auf den Spitzen der Schiffsmasten⁵¹⁹. Als der Sohn des Exarchen von Karthago und spätere Kaiser Herakleios 610 gegen Konstantinopel und den regierenden Kaiser Phokas in See stach, ließ er am Mastbaum des Flaggschiffes Kästchen mit Ikonen der Gottesmutter festmachen⁵²⁰. Das Weihrauchgefäß, das sich an Bord des Schiffswracks von Yassi Ada II. befand, stützte sich auf drei Füße, die ein Kreuzschema bildeten. Hingegen trug das Kontergewicht der Waage des Kapitäns Georgios die Bronzebüste der Göttin Athena. Es ist charakteristisch für die Beliebtheit, deren sich die Gottesmutter bei den Seeleuten erfreute, daß ein Seemann im 11. Jh. um seinen Hals ein Bleisiegel mit dem Bildnis der Theotokos trug, die ihn durch die Fürbitte des hl. Lazaros von Galesion aus vielen Seegefahren befreit hatte⁵²¹. Dieses «Enkolpion» erfüllte angeblich die gleiche übelabwehrende Funktion wie die verschiedenen, auf der Heimreise mitgenommenen Eulogien, d. h. die mit Abbildungen und Inschriften versehenen Gegenstände, die dank ihrer Herkunft von den Heiligen Stätten Palästinas und der Verbindung mit verschiedenen Heiligengräbern die Kraft des Segens besaßen (Ampullen und Flaschen für die Aufnahme von heiliger Erde, Öl, Taufwasser u. a.)⁵²².

519. Hunger, Reich, S. 190.

520. Theoph., AM 6102, S. 298, 15-17.

521. Vita Lazari Galesiotae, c. 75, S. 532f.

522. Hierzu ausführlich, Vikan, *Guided by Land and Sea*, S. 75ff.; als Eulogien sind wahrscheinlich die Krüge, «colathos plenos cum aromatibus et opobaismo», zu bezeichnen, mit denen alexandrinische Schiffsreeder am Epiphaneiatag aus den gesegneten Gewässern Jordans Weihwasser schöpften, um später, vor Antritt der Rückfahrt, ihre vermutlich im Hafen von Askalon vor Anker liegenden Schiffe mit diesem Wasser zu besprengen; vgl. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 11, S.

Verschiedene religiöse Handlungen wurden auch an Bord der Schiffe vollzogen. Das oben erwähnte Weihrauchgefäß diente nicht zur Parfümierung der Mahlzeiten an Bord, wie man früher annahm, sondern zum Beweihräuchern der Räume bei Gebeten und Zeremonien. Diese Sitte, die sich bis heute in Griechenland erhalten hat, erfüllt eine doppelte Funktion. Einerseits reinigt man die Räume, indem man die bösen Geister vertreibt, andererseits wird die Ehre verdoppelt, die man dem Gott betend erweist⁵²³.

Einen weiteren Hinweis auf die Verwendung des genannten Gefäßes an Bord der Schiffe des 7. Jh.s bieten folgende Bestimmungen aus dem 2. Teil des «Rhodischen Seerechts»: (14). «Wenn ein Passagier das Schiff besteigt und Gold bei sich führt, soll er es beim Kapitän deponieren. Wenn er es nicht deponiert hat und (trotzdem) behauptet, er habe Gold oder Silber vermisst, sollen seine Worte ungültig sein, da er das Gold nicht deponiert hatte». (15). «Der Kapitän und alle Passagiere sollen einen Eid auf die heiligen Evangelien leisten»⁵²⁴. Dieser Eid wurde freilich nach Besteigen des Schiffes von beiden Parteien geleistet und als Mittel zur Bewahrung des Friedens innerhalb der Reisegesellschaft eingesetzt, der durch Forderungen auf Zurückerstattung gestohlenen Geldes gestört werden konnte. Die Zeremonie, die dabei stattfand, bot vermutlich die beste Gelegenheit, durch Beweihräucherung die Ablegung des Eides zu sanktionieren⁵²⁵.

167, 7-13; dt. Übers. v. Donner, *Pilgerfahrt*, S. 270f.

523. Katzev, in: Bass, Yassi Ada I, S. 267.

524. Lex Rhodia, II, 14-15, S. 3.

525. Katzev in: Bass, Yassi Ada I, S. 268.

5. Schifffahrtsumstände und Gefahren

Gefahren für die Seefahrt sind im großen und ganzen auf dreierlei Ursachen zurückzuführen: Unwetter, Piraten und menschliches Versagen. Ungünstige Wetterbedingungen hatten schlechte Folgen für abfahrtsbereite oder bereits fahrende Schiffe. Andauernde Flaute hielt die Segler tagelang im Hafen fest. Drei Tage lang mußte der Kapitän des Schiffes, auf dem Nikolaos von Sion nach Myra reisen wollte, im Hafen von Askalon auf günstigen Wind warten⁵²⁶. Plötzlich eintretende Flaute brachte fahrende Schiffe zum Stehen. Manchmal standen dabei die Reisenden vor der Gefahr des Verdurstens wie die Weiber und Kinder jener konstantinopolitanischen Pilgergruppe, die auf der Überfahrt nach Jerusalem drei Tage lang aufgrund des Wassermangels wie Halbtote an Bord lagen, bis sie durch einen plötzlichen Regenfall dem Tod entrinnen konnten⁵²⁷. Wie abhängig eine Reise vom Wind war, mußte der byzantinische General Belisar zu seinem Leidwesen erfahren. Die Fahrt von Zakynthos nach Sizilien (Juni 533) dauerte wegen des schwachen Winds zu lange. Daher wurde die Situation bedrohlich, als das mitgenommene Wasser verdarb⁵²⁸.

Am schwersten waren die Schiffe durch Stürme und Gegenwinde gefährdet. Heftige Stürme, die ganz unerwartet ausbrechen und nur kurz dauern, sind eines der Merkmale des Mittelmeeres⁵²⁹. Über die abziehende arabische Flotte brach am 15. August 718 ein so gewaltiger Sturm herein, daß ein Teil der Schiffe bei Prokonnesos und den umliegenden Inseln versank, ein anderer Teil an den Klippen und den

526. Vita Nicolai Sionitae, c. 36, S. 30.

527. Pratum Spirituale, c. 174, col. 3041f.; c. 173, col. 3041f.

528. Prokop, Vandalenkriege I (= De bellis III) 13, 22-24, S. 100.

529. Braudel, Welt des Mittelmeeres, S. 47f.

Vorgebirgen des Propontismeerzerschellte⁵³⁰. Offensichtlich kam der Wind vom Norden bzw. vom Nordosten auf. Diese Winde, die im Sommer in der Umgebung der Hauptstadt vorherrschen, behinderten andernfalls die Einfahrt der Kornschiffe in die Propontis. Aus diesem Grund ließ Justinian I. auf Tenedos einen gewaltig großen Getreidespeicher errichten, wo die Fracht der gesamten Flotte gelagert wurde⁵³¹.

Andere Winde kommen unter einem Sondernamen vor. Besondere Erwähnung verdient hier die furchtbare nordöstliche «Bora»⁵³² (<-ven. Bóra <-lat. Boreas <-gr. βορέας/βορρᾶς)⁵³³, die oft auf der Adria auftrat und häufige Schiffbrüche hervorrief, weshalb dieses Meer im Mittelalter «Seemannsgrab» genannt wurde⁵³⁴. Ein solches Mißgeschick widerfuhr den Bischöfen Oberdalmatiens um die Mitte des 11. Jhs auf dem Seeweg nach Spalato an einem Kap der Insel Pharos/Hvar, das dann die Bezeichnung «punta dei vescovi» erhielt⁵³⁵.

530. Theoph., AM 6210, S. 399, 6-11.; dt. Übers. v. Breyer, S. 31.

531. Prokop, Bauten, V 1, 7-14, S. 246f.; einen konkreten Fall zum Jahre 565 nennt Theoph., AM 6055, S. 237, 9-11: ἐφύσησε δὲ καὶ βορρᾶς ἄνεμος ἀπὸ Ἀυγούστου μηνός, καὶ οὐδαμοῦ νότος, καὶ οὐκ ἦρχοντο τὰ πλοῖα ἐν τῇ πόλει...

532. Schilderung bei Prokop, Gotenkriege, I (= De bellis V) 15, S. 116ff.; Ferluga, Les îles Dalmates, S. 125, gibt an, die «Bora» sei typisch für den Nordteil der ostadriatischen Küste (zwischen Triesti und Senj) und gefährlich aus dem zusätzlichen Grund, daß sie über dem Meeresspiegel einen salzhaltigen und feuchten Dunst aufsteigen läßt, der die Fernsicht der Seefahrer behindert. Für die Navigation auf der Adria seien auch der nordöstliche «Maestral», ngr. «μαϊστράλος», der südöstliche «Jugo» und der südwestliche «Lebič» (vgl. agr. λίψ, ngr. λίδας) oder «Garbin»; ngr. «γαρμπής», von Bedeutung.

533. Andriotes, S. 322.

534. GregTur., Martyr., c. 5, S. 41; vgl. Claude, Handel, S. 39.

535. Der lateinische Text findet sich bei Ferluga, Les îles Dalmates, S. 127 und Anm. 83, und lautet in freier Übersetzung: «Während das

Die im Parthenischen Meer vom 14. bzw. 24. Juni bis zum 15. August vom Norden aufkommenden «Zerbrecher» (ῥῆ-
κται) nutzten sowohl die byzantinische als auch die arabi-
sche Flotte aus, um das Feindesland anzugreifen⁵³⁶. Dabei
taten sich die an der Küste Pamphyliens wohnhaften Mar-
daiten als erfahrene Seeleute im Dienste der byzantinischen
Kriegsmarine durch große nautische Erfahrung und tiefe
Kenntnis der Windsysteme und der Wetterperioden hervor.
Lokale Winde erhielten oft ihren Namen von geographischen
Objekten, wie der «Tanaitische Wind», der auf dem Maiotis-
see aufkam⁵³⁷, und der im Gebiet von Thessalonike vom
Norden her wehende eisige Winterwind Vardares, der in

Schiff durch einen mittelstarken Wind um die Inseln herumgetrieben
wurde, brach plötzlich und unter schrecklichem Krachen ein Wirbel-
sturm aus. Eilends gaben sich die überraschten Matrosen mit ver-
ängstigtem Geschrei Mühe, das Tauwerk einzuziehen, die Segel zu
reffen und die Anker ins Wasser zu werfen, damit das Schiff nicht an
die nahe gelegene felsige Küste geschleudert werde. Bevor sie aber
das Gedachte ins Werk umsetzen konnten, wurde das Schiff - im sel-
ben Augenblick vom Wind erfaßt - an Land verschlagen, dort von den
sich aufbäumenden Wellen nach und nach zerschmettert und ver-
nichtet. So kamen die elenden Bischöfe und ihre Mitreisenden durch
göttlichen Beschluß ums Leben». Der Verfasser dieses dramatischen
Berichtes, der einen durchaus lebensnahen Eindruck erweckt, scheint
mit der Welt des Meeres sehr vertraut gewesen zu sein.

536. Die ägyptische Flotte segelte bei günstigem Südwind bis zur
Burg von Antiocheia und von dort unter günstigem Nordwind entlang
dem Meerbusen (von Alexandretta) bis zur Burg von Tarsos; vgl.
hierzu, Lampros, *Τρία Κείμενα*, S. 172, 31-32, S. 175, 18-19, 31-34; dt.
Übers. v. Dagron, *Zwei Seefahrtskalender*, S. 148f.; von den im Text
vorkommenden Windnamen ist «αἰπρός» von den Italienern übernom-
men und in scirocco verwandelt worden; die «πεντηκοστάριοι», d. h.
Pfingstwinde, sind heute jedem Einwohner des Ostens unter dem
Namen Khamsin bekannt; «προδρομίται» bedeutet «Vorläufer» und die
«θρακικία» sind Nordwestwinde.

537. Prokop, *Gotenkriege*, IV (= *De bellis VIII*) 10, S. 734ff.

dem spätbyzantinischen Reisebericht des Thomas Magistros
unter dem antikisierenden, sonst unbekannten Namen καὶς
vorkommt⁵³⁸. Schließlich ist der Kypriana genannte Sturm zu
erwähnen, der am Feiertag des St. Cyprianus (14. Oktober)
im Gebiet von Karthago losbrach⁵³⁹.

Verschiedenartige Unfälle und Schäden, die Schiffe bei
Unwetter erlitten, nennt das «Rhodische Seerecht»: Leck-
schlagen, Umkippen, Verlust bzw. Bruch des Mastbaumes,
des Steuerruders, der Anker, der Seile und des Beiboots des
Schiffes⁵⁴⁰. Von der Häufigkeit derartiger Seeunfälle zeugen
Beispiele aus der Geschichte sowohl der Kriegs- wie auch der
Handelsmarine⁵⁴¹.

Was nun den zweiten Todfeind der Schiffe, das Feuer,
betrifft, so entstand es zumeist durch Unachtsamkeit beim

538. Treu, *Gesandtschaftsreise*, S. 17, 21 (καὶς).

539. Prokop, *Vandalenkriege*, I (= *De bellis III*) 20, 12, S. 140.

540. *Lex Rhodia*, Pars III, c. 42-46, S. 35ff.; von einem Verlust des
Schiffsbootes wird konkret in hagiographischen Quellen berichtet
(Kosmas und Damian, *Wunder* Nr. 44, S. 202; Grégoire le Grand, *Di-
alogues*, IV, c. 59, S. 321; vgl. Claude, *Handel*, S. 45, Anm. 125).

541. Prokop, *Gotenkriege*, III (= *De bellis VII*) 40, 14-17, S. 706:
Während des Gotenkrieges wird eine byzantinische Kriegsflotte in
der Nähe der Küste Kalabriens vom Orkan auseinandergetrieben.
Das Schiff des Artabanes verliert dabei den Mast, doch bringen es
Strömung und Wellengang glücklich nach Melite; *Miracula Phocae*,
S. 278f.: Ein makedonisches Schiff, das an der Nordküste Kleinas-
iens einen Bruch des Steuerruders erlitten hat, kann angeblich durch
die Intervention des hl. Phokas vor dem sicheren Untergang geret-
tet werden; Grégoire le Grand, *Dialogues* III, 36, S. 409: Das Schiff
des Abtes Maximian gerät auf der Rückreise von Konstantinopel
(wahrscheinlich im November 584) in eine sehr schlimme Situation,
als in der Adria ein heftiger Sturm ausbricht. Die Segel werden
zerfetzt, der Mast bricht und in den Rumpf dringt Wasser ein. Jedoch
hat das Schiff Glück im Unglück, da es am neunten Fahrttag doch
noch den Hafen Crotons erreichen kann; vgl. hierzu, Claude, *Handel*,
S. 38.

Kochen an Bord. Es ist anzunehmen, daß die Brandgefahr viel größer wurde, wenn viele Frachter in einem Hafen dicht beieinander lagen. 1051 ging ein barensisches Schiff, das im italienischen Hafen von Penna Öl geladen hatte und im Begriff war, nach Konstantinopel zu fahren, in Flammen auf⁵⁴².

Eine weitere Gefahr, der vor allem gestrandete Schiffe ausgesetzt waren, kam von den Küstenbewohnern. Es war üblich, im Westen sogar legitim, daß gestrandete bzw. aufgelaufene Schiffe ausgeplündert wurden⁵⁴³. Strenge Bestimmungen gegen den gefürchteten Strandraub enthielten die zwischen Byzanz und Kiev im 10. Jh. geschlossenen Verträge. Das Verbot betraf in erster Linie die Bewohner der Küstengebiete im Norden des Schwarzen Meeres, wo chersonitische oder byzantinische Schiffe oft am Strand aufliefen⁵⁴⁴.

542. Schaub, *Handelsgegeschichte*, S. 29; vgl. Höckmann, *Antike Seefahrt*, S. 93, für ähnliche Fälle im Altertum.

543. Ohler, *Reisen*, S. 75.

544. Hellmann, *Handelsverträge*, S. 659, 664.

545. Im Altertum und im Mittelalter dauerte die Schifffahrtssaison vom 11. März bis zum 10. November oder sie beschränkte sich sogar auf die Periode vom Mai bis September. Die byzantinischen Autoren setzten die Wiederaufnahme der Seefahrten (πλοιαφεία) mit dem Märzanfang an; vgl. hierzu, Kukules, *Ἐκ τοῦ ναυτικοῦ βίου*, S. 29; Io. Lydus, *De mensibus*, 70, 4; Max. Planudes, *Sprichw.*, Nr. 76, S. 23: «Am Kreuzigungstage (Febr. oder März a. St.) segle ab, am Tag der Kreuzerhöhung (14. Sept.) binde dein Schiff wieder am heimatlichen Gestade an». Im Winter, in dem das Meer stürmisch wurde, und im Herbst, in dem man mit verstärkter Wolkenbildung rechnete, galt das Meer also als unbefahrbar und «geschlossen» (mare clausum). Eine Ausnahme bildeten die seetüchtigen Mardaiten, die wider die römische Tradition den Pamphyllischen Golf auch im Winter kreuzten. Denn sie betrachteten das Meer entweder als geschlossen nur in der Zeit vom 14. November bis zum 15. Februar oder als ganzjährig geöffnet (Lampros, *Τρία Κείμενα*, S. 173, 13-14, S. 174, 20-24; vgl. hierzu, Dagron, *Zwei Seefahrtskalender*, S. 153). Winterfahrten wurden sonst bei Operationen, nämlich um eine eingeschlossene Stadt von der

Vor den Gefahren des Meeres suchte man sich durch verschiedene Gegenmaßnahmen zu schützen. Als Ergebnis einer langjährigen Erfahrung liefern diese Schutzmaßnahmen den besten Beweis für den Mut und den erfinderischen Geist der byzantinischen Seeleute. Die oben erwähnten Mardaiten ließen auch im Winter⁵⁴⁵ bei starkem Wind ihre Chelandien⁵⁴⁶ und Galeen⁵⁴⁷ mitten im Meer ankern. Damit sollten die Schiffe festgehalten und die Gefahr, an den Felsen zu zerschellen, gemindert werden⁵⁴⁸. Ähnlich reagierte die Besatzung eines rhodischen Schiffes, als bei Tristomon ein plötzlicher Westwind aufkam. Sie gab ihre Absicht auf, nach Rhodos weiterzufahren, und warf die Anker ins Meer, worauf Nikolaos von Sion, seinem Wunsch entsprechend, durch das Schiffsbeiboot sicher an Land gebracht wurde, da das Schiff selbst wegen des Wellengangs die Küste nicht anfahren konnte⁵⁴⁹. Diese wohl geruderten Beiboote (κάραβοι⁵⁵⁰, σκαφίδια⁵⁵¹, ἀκάτια, ἐφόλκια, ἐφολλάδες⁵⁵², οἰλφαί⁵⁵³), die seerechtlich

Meeresseite mit Proviant zu versorgen oder um Truppen zu transportieren, und bei der Vollstreckung von Verbannungsurteilen unternommen. Die gestürzte Kaiserin Eirene wurde beispielsweise im November 802 auf Chelandien von der Prinkeponnesos nach Lesbos gebracht (Theoph., AM 6295, S. 479); auch Privatpersonen reisten ausnahmsweise im Winter. So brauchte Willibald unter schwierigen Wetterbedingungen insgesamt vier Monate, um von Tyros nach Konstantinopel zu gelangen (30. 11. 726 - 6. 4. 727); vgl. hierzu, Vita Willibaldi, 101, 16-18, S. 70: ...navigaverunt totum gemem...

546. Zu dieser Schiffsart, vgl. Ahrweiler, *Mer*, S. 412f.

547. Zu Galeen, vgl. ebda, S. 414f.

548. Lampros, *Τρία Κείμενα*, S. 171 (Kalender I).

549. Vita Nicolai Sionitae, c. 36-38, S. 30-32.

550. Pratum Spirituale, c. 76, col. 2929; Lex Rhodia, Pars III, c. 11, 46, S. 37; zum Terminus κάραβος/καράβιον, vgl. Kahane, *Sprache*, Sp. 363; Rougé, *Miracles maritimes*, S. 234f.; davon leitet Antoniadis-Bicou, *Études*, S. 165, das arabische Wort gârib her.

551. Vgl. *Miracula Phocae*, c. 9, S. 277.

552. Kosmas und Damian, S. 202.

nicht als Teil des Schiffszubehörs angesehen wurden⁵⁵⁴, waren nicht nur als Transportboote zum Ein- und Ausschiffen von Passagieren, sondern auch als Hafenschlepper beim Ein- und Auslaufen der Schiffe bzw. als Rettungsboote in Not sehr nützlich.

Sehr geschickt war man bei starkem Gegenwind mit dem Hantieren der Segel. Während einer Fahrt von Konstantinopel nach Apameia hißte die Besatzung des Schiffes bei starkem Nordwind das supplementäre Segel an der Sturmseite («τὸ ἐπαρμα θέντες τῇ βαλλομένῃ») und fuhr so um das Kap Triton herum. Dort warf sie die Anker («κάτοχοι») ins Wasser und wartete drei Tage lang das Aufkommen des Südwindes ab, während das Schiff von den Wellen geschaukelt wurde⁵⁵⁵. Viele Schiffe verfügten über zwei Segel (ἄρμενα, ὀθόναι), die, auf die richtige Weise gehißt, eine Änderung der Fahrtrichtung ermöglichten. Der Kapitän eines Getreideschiffes, das im ersten Dezennium des 7. Jh. nahe bei Chios nach Konstantinopel segelte, zog das linke Segel hoch und konnte damit eine Kursänderung nach Thessalonike bewirken⁵⁵⁶.

Bei Nacht und nebligen Wetterverhältnissen bestand Kollisionsgefahr. In diesem Fall befestigte man Lichter etwa am Mast bzw. am Vorderdeck oder ließ die an Bord Wache haltenden Matrosen lauter singen, damit entgegenkommende Schiffe gewarnt wurden, daß sie ihren Kurs ändern sollten⁵⁵⁷.

553. Sie waren kleiner als die Epholkia; vgl. hierzu, Suidae Lexikon, Wort: κάρθαρος.

554. Makris, Studien, S. 292 (= Harmenopulos, Buch 2, Titel 11, §9).

555. Palladius, Dialogue I 50, S. 288.

556. Miracula Demetrii, [70] - [72], S. 102; vgl. Lemerle, Miracles II, S. 79.

557. Lex Rhodia, Pars III, c. 36, S. 31f.

Fuhr das Schiff bei Sturmausbruch auf Hochsee, so versuchte man die Gefahr dadurch zu mindern, daß ein Teil der Ladung über Bord geworfen wurde. Gleichzeitig wurde das Leckwasser mit Hilfe einer Schiffspumpe⁵⁵⁸ und auf kleineren Schiffen mit Hilfe eines Eimers⁵⁵⁹ ausgeschöpft. Vom Unwetter gezwungen, warfen 13 übergroße Schiffe der alexandrinischen Kirche in der Adria ihre wertvolle Fracht ins Meer⁵⁶⁰. Ein von Juden finanziertes Unternehmen des Kaufmanns Theodoros «in partes Orientis» endete unglücklich an einem διθάλασσαν Ort mit dem Verlust der über Bord geworfenen Fracht (Anfang des 7. Jh.s)⁵⁶¹. Durch diese rationale Maßnahme konnten die Seeleute zumindest Schiff und Leben⁵⁶², in manch anderen Fällen nur ihr nacktes Leben vor der Katastrophe retten⁵⁶³.

Als großes Glück galt, wenn der Wind das Schiff in Küstennähe trieb, bevor es gekentert war. Kam dann die Küste in Sicht, versuchte der Kapitän als nächstes, das Schiff kontrolliert auf den Strand zu setzen⁵⁶⁴, wobei er aber darauf

558. Pumpe wird nur einmal in der Lex Rhodia, Pars III, c. 38, S. 32, erwähnt; eine Pumpe fand sich auf dem Schiffswrack von Fos; vgl. hierzu, Jezegou, Épave II, S. 51ff., Claude, Handel, S. 39, Anm. 75; der Mangel an sonstigen Belegen zeigt, daß sie im Mittelalter nicht sehr verbreitet war.

559. Theod. Daphnopatae Epp., Nr. 36, S. 205.

560. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 28, S. 380.

561. Ioannis monachi liber de miraculis, c. 4, S. 9f.

562. Vita Ioannis Eleemosynarii, c. 28, 3-11, S. 380; vgl. ebda., S. 593f. (Anm.).

563. Ebda, c. 8, 15-20, S. 353.

564. Vita Pauli iunioris, c. 34, S. 146, erzählt, ein Schiff, auf dem sich die Mönche Symeon und Johannes befanden, sei bei der Insel des Propontis-Meeres Kalonymos in einen so heftigen Wirbelsturm (οἶφον) geraten, daß es nur mit großem Glück am Strand landen konnte (τῷ τῆς νήσου αἰγιαλῷ παραπίπτει); zum Wort οἶφον, vgl. Kahane, Sprache, Nr. 147, Sp. 408.

achtgeben mußte, daß es nicht auf Riffe fuhr. Schlug aber das Schiff leck, so mußte man mit seinem baldigen Untergang rechnen. Das berühmte Schiffswrack von Yassi-Ada II. war um 624/625 vor der flachen Insel auf ein Riff gelaufen und untergegangen, ungefähr am gleichen Ort, wo ein anderes Handelsschiff im 4. Jh. verunglückt und untergegangen war⁵⁶⁵. Das gleiche Schicksal traf das Schiff, auf dem Eustratios, der Abt des Agaaron-Klosters, kurz vor seinem Tod, am 10. Januar 846 (?)⁵⁶⁶, von Katabolos nach Konstantinopel reiste, mit dem Unterschied, daß dabei Gepäck und Menschen rechtzeitig ausgeschifft werden konnten, bevor das beschädigte Schiff vor dem Kai des Julianus-Hafens sank⁵⁶⁷.

Als wichtiges Schutzmittel gegen die Gefahren des Meeres sind die Leuchttürme zu erwähnen⁵⁶⁸, die am Eingang von Häfen, auf Berghöhen in Meeresnähe, auf Inseln und auf Vorgebirgen gebaut waren. Durch ihre Beleuchtung wurde das Umfahren von Vorgebirgen, die Fahrt entlang schroffen und felsigen Küsten, das Segeln an gefährlichen Flußmündungen vorbei und das Ansteuern von Häfen sicherer und leichter. Außer dem berühmten Leuchtturm von Alexandria, der bis ins Hochmittelalter hinein in Anwendung geblieben ist, nennen die Quellen noch den achteckigen Leuchtturm, der am Bosporos-Eingang stand, ferner den Pharos der Gottesmutterkirche, der im Vorhof des Großen Palastes angelegt war und im 9. Jh. als Endstation des Feuertelegraphen fungierte. Etwas bescheidener dürften die Leuchtanlagen gewesen sein, die in Chrysopolis, am Vorgebirge Kaphereus,

565. Bass, Yassi-Ada I, S. 2, 318.

566. Menthon, Olympe, S. 58 (ohne die dafür sprechenden Gründe zu nennen); zum Problem der Datierung wichtiger Lebensdaten des Heiligen, vgl. Janin, *Églises et Monastères*, S. 133, der kein Todesdatum angibt.

567. Vita Eustratii, c. 37, S. 391f.

568. Zum Folgenden, vgl. Kukules, BBII, 5, S. 377f.

nahe beim Kap Embolos/Ekbolos von Thessalonike und an der Donaumündung⁵⁶⁹ standen. Vielleicht im späten 6. Jh. wurde am Eingang des Hafens in Kenchreai ein Leuchtturm gebaut⁵⁷⁰. Wie eine heute in Padova befindliche Inschrift bezeugt, ließ entweder Kaiser Leon V. (813-820) oder Leon VI. bei Korinth (auf dem Akrokorinth?) einen Leuchtturm anlegen, «damit er durch seine Öllampe die Barbarenangriffe ankündige»⁵⁷¹. Es ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß bestimmte Klöster neben einem Hafendamm einen Leuchtturm besaßen, der einem doppelten Zweck diente, nämlich Schiffen, die nachts die felsige Küste entlangsegelten, Orientierungshilfe zu geben und Schiffbrüche feindlicher Fahrzeuge zwecks Ausplünderung hervorzurufen⁵⁷².

Außer den vielfältigen, von Menschenhand erbauten Warnzeichen⁵⁷³ und Leuchtfeueranlagen waren tätige Vulkane, wie beide, zur Gruppe der Liparischen bzw. Aiolischen gehörenden Inseln Vulcano⁵⁷⁴ und Stromboli⁵⁷⁵, und zeitweilig auch Thera⁵⁷⁶, als «natürliches Leuchtfeuer allergrößten Ausmaßes»⁵⁷⁷ eine willkommene Hilfe. Aus großer Entfernung sichtbar, gewährten sie den in Sichtweite fahrenden Schiffen sichere Orientierung.

569. Vita Davidis, S. 18; Devreesse, *Hypomnesticum*, S. 56.

570. Claude, *Handel*, S. 128, Anm. 45b.

571. Feissel/Phillipidis-Braat, *Inscriptions du Péloponnèse*, Nr. 1, S. 299f.

572. Ahrweiler, *Ports*, S. 286f.

573. Eine solche Warnzeichenanlage auf dem Gipfel eines steilen Felsens in Populonia erwähnt Rutilius Namatianus I, V. 403-408, S. 116f.; vgl. hierzu, Gorce, *Voyages*, S. 124.

574. Vita Willibaldi, 101, 30 - 102, 10, S. 72f.; Adamnanus, III, 6, S. 296; dt. Übers. v. Donner, *Pilgerfahrt*, S. 420f.; vgl. Kislinger, *Sightseeing*, S. 457ff.

575. Ohler, *Reisen*, S. 22.

576. Theoph., AM 6218, S. 404, 18-19.

577. Ohler, *Reisen*, S. 22.

Neben natürlichen Gefahren erwies sich um die Wende vom 6. zum 7. Jh.⁵⁷⁸ die Piraterie als ein Unsicherheitsfaktor, der u.a. den Seeverkehr im Mittelmeer ernst beeinträchtigen sollte⁵⁷⁹. Bereits für das Jahr 576 belegen die Quellen Angriffe der Avaren gegen Schiffe, die die Küste Thrakiens entlangfuhren⁵⁸⁰. Um 614 befuhren die Slaven das Meer und plünderten die Küsten Griechenlands, Kleinasiens und der Ägäischen Inseln (Kreta eingeschlossen). Die Raubzüge der Avaren und Slaven, die die Kunst des Schiffbaus mit Hilfe langobardischer Handwerker erlernt hatten⁵⁸¹, scheinen Transportrisiko und Transportkosten erhöht zu haben⁵⁸². Im Lauf der Zeit nahm die Gefahr für den Menschenverkehr und die Warenzirkulation innerhalb des Zielgebiets der slavischen Piraterie allmählich zu. Während einer kühnen Raubfahrt (676-678) griffen slavische Piraten auf der Hochsee, irgendwo in den Gewässern zwischen Tenedos und Lemnos, Schiffe der Getreideflotte Konstantinopels an und nahmen Seeleute gefangen. Daraufhin fuhren sie durch die Meerenge und gelangten bis nach Parion und Prokonnesos, wobei sie das Personal einer Zollstation (in Abydos⁵⁸³ oder bei Konstantinopel⁵⁸⁴) in die Sklaverei verschleppten. Mit reicher Beute beladen, zogen sich die Piraten in ihre Schlupfwinkel (wahrscheinlich an der Küste zwischen Nestos und

578. Strittig bleibt die Frage nach dem Beginn der Piraterie der Slaven im Mittelmeer; Claude, *Handel*, S. 264, plädiert für das Ende des 6. Jh.s, Charanis, *Changes*, S. 7, datiert diese ins Jahr 614.

579. Hierzu ausführlich, Ahrweiler, *Cursa et Piraterie*, S. 9f.; Eickhoff, *Seekrieg*, S. 61ff.

580. Jo. Biclaensis a. 576, S. 86: *Abares litora maris captiose obsident et navibus litora Thraciae navigantibus satis infesti sunt*; vgl. Claude, *Handel*, S. 264, Anm. 124.

581. Paulus Diaconus, IV, c. 20, S. 123.

582. Teall, *Grain Supply*, S. 95.

583. Claude, *Handel*, S. 264, Anm. 131.

584. Lemerle, *Miracles II*, S. 125f., Anm. 191.

Strymon) zurück⁵⁸⁵.

Der Bischof von Thenai in Afrika, Cyprianus, fiel auf dem Seeweg nach Konstantinopel slavischen Piraten in die Hände. Die Gefangennahme fand an einem acht Tagesmärsche von Thessalonike entfernten Anlegeplatz der Küste Thessaliens statt (um 685 oder 690)⁵⁸⁶. Etwa 80 Jahre später war der slavische Seeraub in der Nordägäis auf Menschenjagd und wirtschaftlichen Gewinn ausgerichtet, wie es die Tatsache zeigt, daß kaiserliche Gesandte 2500 auf Tenedos, Imbros und Samothrake gefangengenommene Christen gegen Seidenkleider loszukaufen (um 768/769)⁵⁸⁷.

Aus Furcht vor der «benachbarten Nation» der Slaven Thrakiens, sah sich der Kapitän des Schiffes, auf dem Theodoros Studites im Winter 796/797 in die Verbannung fuhr, genötigt, von Lemnos aus vorzeitig abzufahren⁵⁸⁸. Daß diese Piraten zeitweilig auch Privatreisende auf dem Festland bedrohten, mußte Gregorios Dekapolites beim Übersetzen über einen Fluß in Thrakien zu seinem Leidwesen erfahren (um 832/833)⁵⁸⁹.

Zusammenfassend lassen die Quellen den Schluß zu, daß es sich bei der slavischen Piraterie um ein zeitlich und lokal begrenztes Phänomen handelte. Sie trat um die Wende vom 6. zum 7. Jh. auf der Ägäis in Erscheinung, um sich dann auf die Nordägäis, später auf die Küstengebiete Thrakiens zu beschränken. Die Assimilierung der reichsansässigen Slaven und die Wiederherstellung der politischen und mili-

585. *Miracula Demetrii*, [277], S. 220; vgl. Lemerle, *Miracles II*, S. 125f.

586. *Miracula Demetrii*, [307], S. 237; ebda, [310], S. 238; Lemerle, *Miracles II*, S. 169.

587. *Niceph.*, c. 86, S. 162; vgl. Lemerle, *Miracles II*, S. 191f.

588. *Theod. Studitae Epp.*, Nr. 3, S. 15.

589. *Vita Gregorii Decapolitae*, c. 10, S. 54ff.; vgl. Mango, *Re-reading*, S. 637 (Datierung).

tärischen Autorität des Reiches steht damit in Zusammenhang. Von Zeit zu Zeit gelang es slavischen Seeräubern, die Verbindungen zwischen Thessalonike⁵⁹⁰ und Konstantinopel zu gefährden, die Lebensmittelfuhr nach Thessalonike zu unterbinden. Als vereinzelte Episoden ohne dauernde Auswirkungen auf den Seeverkehr sollte man jedoch Aktionen dieser Art kaum überschätzen. Ihrem Charakter nach muß also die slavische Piraterie hauptsächlich als Küstenpiraterie bezeichnet werden. Zumeist führten die Slaven ihre Angriffe auf Einbäumen durch, die kaum für Hochschiffahrt geeignet waren; seltener ist der Gebrauch größerer Schiffe (ξευκτὰ πλοῖα) bezeugt. Bei den thessalischen Piraten des 7. und den thrakischen Piraten des 9. Jh.s muß die Möglichkeit erwogen werden, daß sie abwechselnd auf dem Land und zu Wasser tätig waren.

Mit der Erscheinung der arabischen Flotten beginnt eine neue Epoche in der Geschichte der mediterranen Piraterie. Strittig ist die Frage nach dem Zeitpunkt, an dem die arabishe Piraterie in Erscheinung trat. Zwar erwähnen papyrologische Texte Raubzüge («κοῦρσα») gegen die Küstengebiete Kleinasiens und der Großinseln Zypern, Rhodos und Kreta⁵⁹¹, jedoch muß angesichts der mangelhaften Quellenlage stark angezweifelt werden, daß darunter nicht nur Korsarenaktionen unter den Fahnen des Kalifats, sondern auch Aktionen von Freibeutern gemeint sein müssen.

Die erste Erwähnung einer arabischen Piratenflotte findet sich in der Vita des Gregorios Dekapolites. Um 832/833 fand dieser im Ephesos-Hafen «eine ganze Flotte von Schiffen vor, die mit dem Heiligen die Anker lichten wollten, aber aus Furcht vor den in 100 Stadien Entfernung lauenden arabischen Barbaren nicht abzufahren wagten, um ihren Handels-

590. *Miracula Demetrii*, [243], S. 211.

591. Ahrweiler, *Mer*, S. 18, Anm. 1, S. 20.

geschäften nachzugehen». Jedoch gelang es der Handelsflottille am Ende, dem Feind zu entgehen und unverseht nach Prokonnesos zu gelangen. Die Rettung hing wahrscheinlich mit der erreichten Schiffsgeschwindigkeit zusammen. Die Erzählung läßt die Schlußfolgerung zu, daß sich geschlossene Schiffsverbände effektiver als einzeln oder in Gruppen reisende Schiffer vor der Pirateriegefahr schützen konnten. Nach längerem Aufenthalt auf der Insel bestieg Gregorios ein Fahrzeug nach Ainos, wechselte dort wieder das Schiff und erreichte Christupolis an der thrakischen Küste⁵⁹². In Korinth vermochte Gregorios nur mit Mühe die «wegen der Drohung der arabischen Nation» zögernden Matrosen eines Schiffes dazu zu überreden, die Fahrt nach Sizilien anzutreten⁵⁹³. Die Fahrten dieser wagemutigen Schiffer auf dem Höhepunkt des arabischen Seekriegs in der Ägäis zeigen, daß der Seeverkehr in der Ägäis trotz der Tätigkeit arabischer Korsaren kaum zum Erliegen kam. Dabei mußten jedoch angesichts der Piratengefahr Direktfahrten gemieden und statt dessen Küstenrouten und lange, teilweise auf dem Festland vorgenommene Umwege in Kauf genommen werden.

Nach der Eroberung Kretas durch die Sarazenen entstanden verschiedene Korsarennester entlang den ägäischen Seerouten, so daß der Aktionsradius der Piraten bis zum Berg Athos im Norden und bis nach Aktion am Ionischen Meer reichen konnte. Vor allem wurden allein bzw. zu zweit fahrende Schiffe oder kleine Schiffsverbände vom Feind angegriffen. Verschiedene Heilige sollen im 9. Jh. während ihrer Seereisen von Piraten gefangengenommen worden sein⁵⁹⁴.

592. *Vita Gregorii Decapolitae*, c. 9f., S. 53f.; dt. Übers. v. Dölger, *Byzanz*, S. 366.

593. *Vita Gregorii Decapolitae*, c. 11, S. 55.

594. Da Costa-Louillet, *Saints de Grèce*, S. 328 (Arsenius, der spä-

Zu Anfang des 10. Jh.s kam es zu einer neuen korsarischen Expansion. Diesmal kamen die Schreckensflotten aus Tripolis. Unter dem Renegaten Leon fuhr eine Flotte durch die Meerenge bis nach Parion, kehrte aber dort aus irgendeinem Grund um und nahm Kurs auf Thessalonike. Auf die Belagerung und Einnahme der Stadt folgte die Versklavung ihrer Einwohner (904)⁵⁹⁵. Auf dem Rückzug besetzten die Korsaren bei Diadromoi ein Getreideschiff; seine Besatzung floh auf eine nahe gelegene Insel, wo sie jedoch niedergemetzelt wurde⁵⁹⁶.

Piraterie war nicht nur eine Sache großer Flotten. Leichte kretische Piratenschiffe versteckten sich hinter der felsigen Küste am Athos-Berg, um von dort vorbeifahrende Getreideschiffe anzugreifen und auszuplündern. Die einzige Schutzvorkehrung, die die Schiffsherren trafen, war eine sorgfältige Beobachtung des Meeres und der Küste bei langsamer und vorsichtiger Fahrt⁵⁹⁷. Als Stützpunkte der Piraten dienten außerdem tief ins Land einschneidende Buchten und unbewohnte Inseln (wie z. B. Kythera in der Regierungszeit des Romanos Lekapenos)⁵⁹⁸. Wahrscheinlich sind es die Piraten von Kythera gewesen, die den vermögenden und aus

tere Bischof Kerkyras, fällt auf dem Seeweg von Seleukeia am Orontes nach Jerusalem sarazenischen Piraten in die Hände; Vita Iosephi Hymnographi, c. 17, col. 956 (Joseph wird um 840 als Gesandter der Ikonophilen zum Papst auf dem Seeweg nach Rom gefangengenommen und nach Kreta abgeführt); Vita Euthymii iunioris, c. 24f., S. 34ff. (Auf der Insel Neon/Hagios Eustratios werden drei Einsiedler, unter ihnen der hl. Euthymios, im Jahre 867 durch Piraten gefangengenommen; jedoch erlangen sie bald ihre Freiheit, als plötzlich bei der Abfahrt Windstille eintritt. Die von abergläubischer Furcht erfüllten Sarazenen fahren auf die Insel zurück, um die Gefangenen mit ihrem Gepäck auszuschießen).

595. Skyl., S. 183f.; dt. Übers. v. Thurn, S. 219f.

596. Io. Cam., c. 67, 8-10, S. 57.

597. Vitae Athanasii Athonitae, B, c. 13, 18-27, S. 139.

598. Vita Theodori Cytherensis, S. 286.

Sparta stammenden Vater des Rentakios und wahrscheinlich Großvater des Niketas Magistros auf dem Seeweg von Helas nach Konstantinopel (um 920) gefangennahmen; der Chronist betont, der Sohn habe kurz danach die Seereise zur Hauptstadt angetreten, ohne daß er dabei in Gefahr geriet⁵⁹⁹.

Die Rückeroberung von Kreta (961) und Zypern (965) brachte keinen endgültigen Frieden. 968 geriet ein Schiff auf der Fahrt von Aigina nach Piräus in arabische Gefangenschaft. Aus diesem Grund mußte ein zweites Schiff mit dem hl. Nikon an Bord so lange seine Abfahrt verschieben, bis es ohne Gefahr die kurze Strecke bis Piräus zurücklegen konnte⁶⁰⁰. Andalusische Korsarenschiffe hätten 972 im «griechischen Meer» ein Schiff gefangengenommen, auf dem vier jüdische Gelehrte reisten. Die Operation hatte «die Gefangennahme der Schiffe und die Ausplünderung der Küstenstädte der Christen», d. h. der Küstenstädte Palästinas und Syriens, zum Ziel⁶⁰¹.

Wie tief die arabischen Piraten in der Blütezeit von Byzanz in die byzantinischen Gewässer eindringen konnten, zeigt die Gefangenschaft einer serbischen Gesandtschaft um 992 auf der Insel Gymnopelagesion (Kyra Panagia). Nach Ostrogorsky waren die Gesandten bis dahin durch den Archipel gesegelt⁶⁰², nach einer anderen Hypothese traten sie die Fahrt im Hafen von Thessalonike an⁶⁰³. Die arabischen Korsaren «blieben 12 ganze Tage lang auf der Insel, bemächtigten sich vieler Schiffe und machten viele Gefangene». Auf Geheiß des

599. TheophCont., S. 399, 12-22; Skyl., S. 213f.; vgl. Malingudis, Σλάβοι, S. 83f.; Nicetae Mag. Epp., Nr. 2, 10-11, S. 57; S. 23f. (Einleitung); wahrscheinlich wurden beide Fahrten im Hafen von Helos an der Mündung des Eurotas oder im Hafen von Monembasia angetreten.

600. Vita Niconis, c. 23, 22-37, S. 92ff.

601. Starr, Jews, Nr. 111, S. 165.

602. Ostrogorsky, Une ambassade serbe, S. 188f.

603. Cheynet/Flusin, Route de l'exile, S. 205.

Kaisers wurden diese jedoch kurz darauf von seinem «Vertreter» Paspalas freigekauft⁶⁰⁴. Noch in der Mitte des 11. Jhs waren die Korsaren in der Lage, auch auf hoher See Handelsschiffe anzugreifen und zu kapern. Ein mit Gewürzen belegtes Schiff aus Alexandria wurde auf der Fahrt nach Amalfi von einem Piratenschiff gezwungen, zunächst nach Konstantinopel und daraufhin auf Kreta Kurs zu nehmen, so daß es erst nach 70 Tagen sein Reiseziel erreichen konnte, während die Reise unter normalen Umständen nur 15 bis 25 Tage gedauert hätte⁶⁰⁵. Die Möglichkeit von Seeräuberei auf Hochsee zu dieser Zeit wird durch die Behauptung eines Mönchs angedeutet, er hätte in Kreta sein ganzes Vermögen auf ein Schiff verladen, das dann auf der Fahrt nach Phygela von Piraten angegriffen und ausgeplündert worden wäre⁶⁰⁶.

Neben der Tätigkeit von Wachflottillen und der byzantinischen Kriegsmarine, die Handelsschiffen ein Minimum an Sicherheit auf den wichtigsten Routen erlaubte, lassen sich zwei weitere Schutzmaßnahmen der Schiffsmannschaften gegenüber den Gefahren der Piraterie feststellen. Zuerst ist der Waffengebrauch an Bord der Schiffe zu nennen, worauf eine Stelle in der Mirakelsammlung des hl. Demetrios anspielt. Dort ist anlässlich der avarischen Belagerung Thessalonikes (618) von kampferfahrenen (ἐμπειρομάγαντοι) Seeleuten die Rede, die im Hafen der Stadt auf Getreideschiffen eintreffen und den Einwohnern aufgrund ihrer Erfahrung in der Bedienung der Steinkatapulte (πετραρέαι) und der übrigen Waffen entscheidende Hilfe bei der Abwehr des Angriffs leisten⁶⁰⁷. Die Frage ist, wie oft und in welchem Umfang die Frachter Waffen an Bord führen konnten. Abra-

604. Lavra I, Nr. 10, S. 124, 10-13; Ostrogorsky, Une ambassade serbe, S. 188 Anm. 1, 193.

605. Goitein, Letters, Nr. 4, S. 42-45.

606. Vita Lazari Galesiotae, c. 228, S. 578.

607. Miracula Demetrii, [209], S. 188.

hamse meint, die Kauffahrer hätten oft in einer zunehmend gefährlichen Welt um den Schutz ihrer Schiffe, ihrer Ladungen und ihres Lebens kämpfen müssen⁶⁰⁸; jedoch legen der Mangel an sonstigen Belegen und das Schweigen der Lex Rhodia über die Notwendigkeit, an Bord des Schiffes Waffen zu führen⁶⁰⁹, den Schluß nahe, daß diese Maßnahme in Byzanz allein vom Staat und eher gelegentlich als systematisch vorgenommen wurde. Die unabhängigen und privat arbeitenden Schiffer waren kaum in der Lage, die Kosten für eine Waffenausrüstung aufzubringen.

Zur Sicherung der Transporte wurde bisweilen auch die Kriegsmarine herangezogen, wobei die Kriegsschiffe entweder als Frachter oder als Schutzgeleit benutzt wurden. Auf Geheiß des Kaisers liefen zehn mit Proviant beladene Kriegsschiffe um 676-678 das von Slaven eingeschlossene Thessalonike an. Die Versorgung der Stadt an Getreide erwies sich als dürftig⁶¹⁰, weshalb die Schiffe bald nach Thessalien abfuhrten, um beim Stamm der Belegezten Getreide und Hülsenfrüchte anzukaufen⁶¹¹. Auf den gefährlichen Routen dürften die Handelsflotten, wie die ähnliche arabische Praxis⁶¹² lehrt, unter dem Schutz von Kriegsschiffen gefahren sein.

608. Abrahamse, Sources, S. 272; Teall, Grain Supply, S. 121, sieht im Ereignis einen wichtigen Aspekt der sog. Militarisierung des Reichs im 7. und 8. Jh.

609. Ashburner, The Rhodian Sea-Law, S. cxlvi; im Gegensatz dazu war in Venedig der Waffengebrauch an Bord der Schiffe zu defensiven Zwecken vom Gesetz vorgesehen, wie folgende Stelle des Dekrets des Jahres 971 zeigt: nisi tantum portent arma, cum quibus se defendere possint, et illa nullo modo vendere barbaris vel donare (TT I, Nr. 14, S. 27).

610. Miracula Demetrii, [251], S. 213; vgl. Lemerle, Miracles II, S. 120f.

611. Miracula Demetrii, [254], S. 214; vgl. Lemerle, Miracles II, S. 121f.

612. Goitein, Letters, S. 310, 312; die dort zweimal (um 1023 und 1025) erwähnten Kriegsflottillen gaben den Frachtern das Geleit und bestanden aus einem ustul (gr. stolos), d.h. einem schweren Kriegsschiff, und mehreren al-qatai, d.h. leichten Galeeren.

6. Alltagsleben an Bord

Wie sah das Leben der Passagiere an Bord eines Schiffes aus? Was waren die typischen Gewohnheiten während der Fahrt? Gerade auf diesem Gebiet können die Überlieferungslücken nur durch Daten aus der Spätantike und dem Spätmittelalter ergänzt werden.

Wer zur See reisen wollte, mußte sich zunächst im Hafen nach Schiffen erkundigen. Als Glück galt, wenn man nicht sehr lange darauf wartete, bis ein Fahrzeug gefunden wurde, das in der gewünschten Fahrtrichtung fuhr, da es bis zum 13. Jh., abgesehen von einigen Beispielen (etwa die alexandrinischen Kornschiffe⁶¹³ und die im 10. Jh. zwischen Attaleia und Zypern fahrenden Schiffe⁶¹⁴), keine Linienschiffe im modernen Sinn gab. Die Diener des Nikolaos von Sion fanden im 6. Jh. im Hafen von Tristomon ein ägyptisches Schiff, das «in Bälde» nach Ägypten abfahren sollte, nachdem sie darüber Auskunft eingeholt hatten (περιεργασάμενοι). Die Diener meinten, es wäre der Schutzengel des Nikolaos, der dieses Schiff bereitgestellt hatte⁶¹⁵.

Als nächstes mußte beim Kapitän ein Platz an Bord des Schiffes gebucht werden. Standardpreise hat es wahrscheinlich nicht gegeben, so daß die Möglichkeit immer offenstand, nach Verhandlungen beider Parteien einen zufriedenstellenden Preis als Fahrpreis festzusetzen. Der Fahrpreis (ναῦλον) mußte jedenfalls vor Reiseantritt⁶¹⁶ oder beim Betreten, seltener beim Verlassen des Schiffes am Bestimmungshafen, bezahlt werden⁶¹⁷. Für arme Reisende, die diese Vorausset-

613. Prokop, Bauten, V 1, 7-16, S. 248.

614. Vita Constantini Iudaei, c. 29, S. 636.

615. Vita Nicolai Sionitae, c. 27, S. 23.

616. Vita Gregorii Agrigentini, c. 25, col. 592.

617. Nic. Paphl., col. 389: καὶ ἐπειδὴ πέρασ εἶχεν αὐτοῖς ὁ πλοῦς καὶ ἡ ναὺς ἐπὶ τῆς ἀκτῆς καὶ τοῖς πλωτῆρσιν ἐκθαίνειν καιρὸς καὶ τὸ

zung nicht erfüllen konnten, gab es Alternativen: wertvolle Codices⁶¹⁸ wurden gerne als Zahlungsmittel entgegengenommen, nichts besitzende Passagiere, die während der Fahrt als Schwarzfahrer entpuppt worden waren, wurden für die Weiterreise an Bord erduldet und mittellose Leute zur Arbeit (wie z. B. zum Rudern) herangezogen⁶¹⁹.

Mönche wurden im allgemeinen am ehrwürdigsten behandelt und nicht selten unentgeltlich an Bord gelassen. Als ein Werk der christlichen Menschenliebe bezeichnete Nikolaos von Sion die Bereitschaft des askalonischen Reiders Menas, auf der Reise nach Jerusalem den Heiligen allem Anschein nach kostenlos an Bord seines Schiffes aufzunehmen⁶²⁰.

Der Schiffsreeder hatte dafür zu sorgen, daß die Passagiere gemäßigte Wasserportionen (täglich eine oder zwei Unzen) vom Schiffsvorrat erhielten⁶²¹. Gewiß war das Trinkwasser im Fahrpreis miteingeschlossen. Als Sonderfall ist die Sitte zu betrachten, daß vermögende Leute außer den üblichen Lebensmitteln jene Tränke und Speisen an Bord nahmen, die eine gewisse Wirkung gegen die Seekrankheit hatten, wie «trockene und gekochte Linsen mit Zusatz von etwas Poleiminze oder Brot, das in gewässertem und süßem Wein eingeweicht ist», und «schwacher, stark mit Wasser versetzter Wein oder schwacher Sauerhonig»⁶²².

ναῦλον ὁ ναύκληρος ἐπραττεν καὶ ὁ Εὐστάθιος τότε δὴ... ἀφηρέθη... πρὸς τοῦ ναυκλήρου τὴν γαμετὴν ... πρόφασιν μὲν, ὡς οὐκ ἔχων ἀποδοῦναι τὸ ναῦλον...; vgl. Kukules, BBII, 5, S. 383.

618. Mango, Books, S. 38f.

619. Hierzu ausführlich, Gorce, Voyages, S. 104ff.

620. Vita Nicolai Sionitae c. 8, S. 9.

621. Lex Rhodia, Pars III, c. 22, S. 25: ὁ ναύκληρος μὴ ἀγέτω πλὴν ὕδατος καὶ ἐφοδίων καὶ ἀπ' ὧν χρώνται σχοινίων τὰ πλοῖα; ebda., Pars II, c. 12, S. 61: ἐπαδάτης ἐν πλοίῳ ὕδωρ μέτρον λαμβανέτω; das Wasser befand sich nach dem Zeugnis Gregors von Nazianz, De vita sua, S. 60, V. 145-147, in einem Faß.

622. Paulus Aegin. I, c. 56, S. 36f.; dt. Übers. v. Berendes, S. 43f.

Da es auf mittelalterlichen Schiffen für den Kapitän und um so mehr für die reichen Passagiere Sonderkabinen wie im Altertum selten oder kaum gab⁶²³, schliefen Seeleute und Passagiere gewöhnlich auf Matten, die auf dem Deck ausgebreitet wurden⁶²⁴; war das Deck mit Waren belegt, so schliefen die Passagiere auf den Warenballen, wie die Dokumente von Geniza belegen. Der Schlafraum war auf 0,60 X 1,80 m bemessen und es wurden Decken benutzt. «Passagiere, die im 14. und 15. Jh. nach Palästina reisten, bestiegen die Schiffe mit eigenem Bettzeug...»⁶²⁵. Nicht anders war es auf arabischen bzw. jüdischen Schiffen⁶²⁶. Während der langen Sommertage war es üblich, daß man sich zu Mittag hinlegte, um auszuruhen⁶²⁷. Jeder der Seeleute verfügte über sein eigenes Bettzeug, das auf dem Schiffshinterteil aufbewahrt⁶²⁸ und manchmal

623. Christides, Remarks, S. 76f.; vgl. Goiteins, Letters, Nr. 3, S. 41, wo anlässlich eines Schiffswracks folgendes berichtet wird: «Wir drei standen auf einer Kabine am oberen Teil des Schiffes und fragten uns, wie wir uns retten konnten. Leute von unten riefen zu uns, indem sie sagten: 'Kommt schnell herunter'»; auch Ibn Batuta, der 1330 auf einem griechischen Schiff von Sinope nach Kaffa reiste, wurde eine Art Kabine im Rumpf des Schiffes gegeben, wo er auch schlafen konnte; vgl. Makris, Studien, S. 277.

624. Pratum Spirituale, c. 78, col. 2929: Eine Frau unterhält sich mit dem Kapitän, während sie auf ihrer Matratze liegt.

625. Sottas, Messageries, S. 168; vgl. Casson, Reisen, S. 409 (Anm.).

626. Im Postscriptum eines jüdischen Handelsbriefes (um 1060) heißt es: «... Ich habe meinen Schlafteppich hinausgerollt und mein Bettzeug darauf ausgebreitet, als ob ich zu Hause gewesen wäre. Hinter meinem Kopfkissen lag meine Geldbörse und ich fühlte mich sicher und ruhig...»; der ins Englische übertragene Text findet sich bei Goitein, Letters, Nr. 73, S. 322.

627. Vita Nicolai Sionitae, c. 37, S. 31f.: ... καὶ λέγει ὁ δοῦλος τοῦ Θεοῦ. «Ὀλίγον ἀνακτῆσθαι ἐάντοις πρὸς ὕπνον καὶ ἀναπαύμεν».

628. Lampros, Τρία Κείμενα, S. 168, 14-18: ... «ἡ ἅπασα πρῶμα... εἰς ἀπόθεσιν τῶν ἐγκοίτων τῶν ναυτῶν καὶ τῶν σιδηρῶν καὶ σχοινίων, ἐπεὶ καὶ σχοινοθήκη λέγεται»; vgl. Nystazopulu-Pelekidu, Ἐγγραφα Πάτριον, II, Nr. 59, 17-18, S. 123.

ausnahmsweise ehrwürdigen Passagieren gewährt wurde⁶²⁹. Zu Mittag gab es eine Hauptmahlzeit⁶³⁰, die mit einem Gebet eingeleitet und abgeschlossen wurde⁶³¹. Nach einem sehr konstruktiven Reisebericht aus dem frühen Byzanz wurden nachts Frauen und Männer, getrennt durch einen starken Vorhang aus zerissenem Segeltuch, untergebracht⁶³². Vermutlich wurde ein solches Segeltuch bei Regen über den Sitzplätzen der Reisenden aufgespannt⁶³³.

Bei günstigem Wetter verbrachten die Reisenden ihre Zeit mit Gesprächen, die nicht selten Frauen bzw. Liebesgeschichten zum Thema hatten⁶³⁴, vielleicht aber auch mit Glücksspielen⁶³⁵. Andere erholten sich von den Anstrengungen der Reise, lasen Bücher oder beschäftigten sich mit dem Fischen. Freilich konnte man immer die Tätigkeiten der Mannschaft auf dem Schiff beobachten.

Das Leben an Bord spielte sich nicht immer friedlich ab. In der Hagiographie wird immer der reisende Heilige als das potentielle Opfer der Geldgier des Kapitäns, der freilich dabei von der Mannschaft unterstützt wird, angesehen. So wollten beispielsweise die Seeleute des Schiffes, das von Kre-

629. Vita Nicolai Sionitae, c. 31, I, S. 26: ... εἰς τὸ κραδᾶτιον, ὅπου ἔκειτο καὶ ἡσυχάζεν ὁ δοῦλος τοῦ Θεοῦ Νικόλαος.

630. Vita Niconis, c. 22, S. 90; nach Doorninck, Byzantium, S. 142, wurde zu Mittag auf dem gesunkenen Yassi-Ada-Schiff II. «vielleicht innerhalb einer leichten, seitlich offenen Konstruktion zwischen der Kombüse und der Hauptluke des Decks» gespeist.

631. Vita Nicolai Sionitae, c. 37, S. 31.

632. Synesii Epp., Nr. 5, S. [13], 1-4.

633. Doorninck, Byzantium, S. 142.

634. Vitae Athanasii Athonitae, B, c. 30, S. 160f.; vgl. Psellos, Scripta min. II (= Epp., Nr. 96), S. 125f., wo der Autor den Mönch Elias auf einer Fahrt von Konstantinopel entlang der gebirgigen Nordküste der Propontis den Passagieren von Bordellen und Dimen, Schenken und Schankwirtinnen leidenschaftlich erzählen läßt.

635. Doorninck, Medieval Shipwreck, S. 51, Anm. 40, erwähnt ein Schachspiel, das aus dem Wrack von Serçe Liman geborgen wurde.

ta aus zur Peloponnes Kurs genommen hat, den mitreisenden hl. Nikon des Goldes, das er angeblich mitführte, berauben⁶³⁶; den hl. Gregor von Agrigent beabsichtigte der karthagische Schiffer Varus als Sklaven in Afrika zu verkaufen⁶³⁷, während der Kapitän eines Frachters Blasios von Amorion und seine Reisegefährten Joseph, Lukas und Symeon bei Methone ausbootete⁶³⁸, anscheinend um an Deck mehr Raum für eine lukrative Warenladung zu schaffen. Diese immer präsente Gefahr veranlaßte den Erlaß einer Bestimmung, nach der der Passagier beim Betreten des Schiffes sein Geld beim Kapitän zu deponieren habe⁶³⁹. Immer wieder brachen unter den Seeleuten oder zwischen den Passagieren und dem Kapitän aus verschiedenen Anlässen Streitigkeiten aus. Und da die Matrosen lauter rohe und trotzig Leute waren, ging es leicht vom Wortstreit zum Handgemenge über, so daß es am Ende manchmal sogar schwere Verletzungen gab⁶⁴⁰.

Bei schlechtem Wetter bzw. Sturm war die Hölle los. Bei dem verzweifelten Kampf gegen die Naturelemente halfen nach bestem Können alle mit, um die Fracht über Bord zu werfen, gebrochene Seile zusammenzubinden, zerrissene Segel zu ersetzen, eingedrungenes Wasser aus dem Rumpf zu entfernen, die geschlagenen Lecks zu stopfen. Wenn die Situation sich dramatisch zuspitzte und nichts mehr zu retten war, dann galt das Prinzip «rette, wer sich retten kann». Unter lauter Berufung auf die Hilfe von Gott und den Heiligen versuchten Passagiere und Seeleute, sich an etwas festzuhalten oder sich auf das Deck hinzulegen, damit sie nicht von dem tobenden Wind bzw. den Wellenbergen hinweggefegt wurden.

636. Vita Niconis, c. 22, S. 90.

637. Vita Gregorii Agrigentini, c. 8, col. 560.

638. Vita Blasii Amoriensis, c. 19, S. 666.

639. Lex Rhodia, Pars III, c. 14, S. 3.

640. Ebda., c. 5-6, S. 13; vgl. Dagron/Rougé, Trois horoscopes, S. 121, 123.

Was alles an Bord eines Schiffes während eines Sturmes vor sich ging, erfahren wir aus einem Bericht des Theodoros Daphnopates über seine eigene Fahrt (vor 945) zwischen Konstantinopel und Pylai an der Küste Bithyniens. Obwohl der Reisebericht von einem Augenzeugen stammt, ist er nicht in seinem vollen Umfang glaubhaft. Die üblichen Topoi der Reiseliteratur, wie die beinahe die Wolken berührenden berghohen Wellen, das morsche Schiff mit den fingerdicken Planken, denen man zitternd sein Leben anvertraut, das rohe und streitsüchtige Volk der Matrosen, die angsterfüllten und aus Verzweiflung schreienden Passagiere kehren im Text immer wieder. Jedoch liefert uns der Autor trotz der übertriebenen Darstellungsweise, ein anschauliches Bild davon, von welchen Gefahren auch eine kurze Fahrt auf einem bescheidenen Schiff bedroht wurde.

Der Grund der Reise war der Wunsch des Theodoros, seiner heimkehrenden Mutter bis zum Hafen von Pylai das Geleit zu geben. Abgesehen von den Schwankungen des Schiffes auf der bewegten See - Theodoros übertreibt hier in gewisser Weise, indem er von Wellenbergen und Wellenschluchten spricht -, die den Magen der Passagiere plagten und Erbrechen erzeugten, scheint es auf der Hinfahrt keine ernstesten Probleme gegeben zu haben. Schiff und Passagiere gerieten hingegen auf der Rückreise in schwere Seenot⁶⁴¹. Der Wind erhob sich, sobald das Schiff vom Hafen von Pylai entfernt war. Es wurde zum Spiel der riesigen Wellen.

Die Stärke des Seegangs wird durch die Topik der himmelgroßen Wellenberge und der tiefen Wellentäler in noch größerem Mase als das erstmal hervorgehoben. Theodoros selbst wäre beim fürchterlichen Schaukeln ins Wasser geschleudert worden, hätte er sich nicht an einem Seil festhalten können⁶⁴².

641. Theod. Daphnopatae Epp., Nr. 36, S. 201.

642. Ebda., S. 203.

Kurz darauf brach das Stütztau, das die Antenne samt dem Segel hochhielt, und das Segel wurde von den stürmischen Windstößen zerfetzt. Die Matrosen heulten und stritten sich untereinander, während sie sich um die Rettung des Schiffes kaum kümmerten. Verächtlich bemerkt Theodoros zu diesem Benehmen: «Was hätten solche Schimpfmäuler und gemeine und niederträchtige Kerle sonst tun können?». Daß nun alles offensichtlich unkontrollierbar wurde, rief bei den Passagieren Furcht und Entsetzen hervor... In der Zwischenzeit hatten die Seeleute den Verlust des Mastbaumes dadurch abwenden können, daß sie ihn mit einem dicken Seil am Bug des Schiffes festmachten⁶⁴³.

Zum Glück trieb der Wind das Schiff in die Nähe des Leukates-Vorgebirges. Dort versuchten die Matrosen, den Hafen anzulaufen, indem sie das Schiff mit Hilfe des Beibootes in Schlepptau nahmen. Jedoch machte ein heftiger Nordwind diese Mühe zunichte; das Schiff wurde erneut auf die hohe See zurückgetrieben. Der Untergang schien unabwendbar zu sein, als das Wasser durch die aufgelockerten Plankennähte ins Schiff einzudringen begann. Sogleich aber machte sich ein kräftiger Schiffsjunge ans Werk und schöpfte durch einen Eimer das Wasser aus dem Rumpf⁶⁴⁴.

Im kurzen und abrupten Epilog des Berichts wird das glückliche Ende des Abenteuers dargestellt. Es gelang dem Kapitän, das Schiff am Strand beim Akritas-Vorgebirge festzumachen. Kaum waren die Passagiere ausgestiegen, als sie die «lebenspendende» Erde nach homerischer Sitte küßten⁶⁴⁵.

643. Ebda., S. 203.

644. Ebda., S. 205.

645. Ebda., S. 205ff.

VI. QUELLENSTUDIEN UND ZEUGNISSE

Im folgenden soll die Reisewirklichkeit in Byzanz und im breiten geographischen Raum, der sich von Axum bis nach Kiev erstreckt, anhand geeigneter Quellen erzählt werden. Dieser Teil wird zwar mit der Darstellung einer Gesandtschaft des 6. Jh.s eröffnet und mit den russischen Handelsfahrten nach Konstantinopel im 10. Jh. abgeschlossen, doch wurde auf eine strenge chronologische Ordnung verzichtet. Es erschien sinnvoller, geographisch und sachlich zusammengehörige Abschnitte einander folgen zu lassen. Insgesamt handelt es sich um weiträumige (wenn man von den Verbannungen des Theodoros Studites absieht, die sich im Nordwestkleinasien und in der Nordägäis abspielen), an Erlebnissen und Erfahrungen reiche und kulturgeschichtlich wichtige Reisen.

1. Reisen in exotische Länder

1. 1. *Julian und Nonnosos*

Über die Umstände der Reise der Gesandten Julian und Nonnosos (um 530) sind wir anhand ihrer eigenhändigen Berichte unterrichtet¹. Julian fuhr nach Alexandria und dann

1. Malalas, S. 457, ed. Veh., S. 528; Theoph., S. 244f.

nilaufwärts und über eine der Verbindungsstraßen bis zum Roten Meer. Nachdem die arabische Küste angelaufen war, reiste er zur Hauptstadt der Himyariten; von dort nahm der Gesandte Kurs nach Äthiopien. Die Gesandtschaft sollte ein antipersisches Bündnis mit dem Himyaritenkönig und dem Herrscher in Axum zustande bringen. Dadurch hoffte Byzanz, unter Umgehung des persischen Zwischenhandels sich einen direkten Seeweg zu den Seidenmärkten Ostasiens zu öffnen².

Eine kleinere Delegation unter Nonnosos hatte sich inzwischen auf den Weg zu den Stämmen der Maddenen und der Kinda in Zentralarabien mit dem Auftrag begeben, den Phylarchen Qays als Geisel nach Konstantinopel mitzubringen³. Nonnosos stammte aus einer offensichtlich semitischen Familie und war dank seiner besonderen Sprachkenntnisse geeignet, das Reich bei den arabischen Stammesfürsten zu vertreten⁴. Da er in seinem später vom Patriarchen Photios bruchstückhaft publizierten Bericht eingehend die zweimal alljährlich stattfindenden Feste der Eingeborenen schildert⁵, ist als wahrscheinlicher anzunehmen, daß der Gesandte direkt auf dem Landweg über Petra und Sinai Phoinikon und Zentralarabien erreichte, als daß er gemeinsam mit Julian die Reise bis zum Gestade des Roten Meeres unternahm. Mit leeren Händen kam Nonnosos auf der letzten Reiseetappe längs der Küste in südlicher Richtung nach Farsan und von dort auf die «äußerste Insel», wo er Kreaturen antraf, «die

2. Prokop, Perserkriege, I 20, 912, S. 152ff.

3. Vgl. Kavar, Byzantium and Kinda, S. 61ff., der unter Berücksichtigung des Berichtes von Prokop, Perserkriege, I 20, S. 150ff., als erster richtig erkannte, daß die beiden Delegationen einer einheitlichen Gesandtschaft angehörten.

4. Laqueur, «Nonnosos», Sp. 919.

5. Photii Bibl., I, 3, S. 5f.

zwar Gestalt und Verstand eines Menschen hatten, aber winzig an Wuchs und schwarz von Farbe waren, dazu noch am ganzen Körper mit dichtem Haar bedeckt»⁶.

Diese zwar etwas übertriebene, doch realistische Schilderung der Pygmäen des Schwarzen Kontinents läßt eine für den Hellenismus und die Spätantike typische, die Gebiete der Geographie und der Ethnographie betreffende Forschungslust erkennen, von der neben Nonnosos Kosmas Indikopleustes⁷ und vielleicht auch der Historiker Prokop⁸ getragen und inspiriert wurden. Bekanntlich wurden in früheren Jahrhunderten Forschungsreisen oder mit Forschungszwecken verbundene Heereszüge und Handelsreisen unternommen, die die Schranken der bekannten Welt erweitern konnten⁹. Mit dem 6. Jh. hörten diese Reisen offenbar auf.

Die Weiterfahrt des Gesandten bis zum Hafen von Adulis ging einwandfrei über das Himyaritenreich, wo er mit dem König Esimiphäos Verhandlungen führte¹⁰. Nonnosos gibt von seinen Erfahrungen und Eindrücken lebendige Schilderungen. So soll sich die Gesandtschaft auf der 15tägigen Reise zur Hauptstadt des äthiopischen Staats einem gewaltigen Spektakel gegenübergesehen haben. 5000 Elefanten

6. Ebda., I, 3, S. 7.

7. Kosm. Ind. II 45, 1-6, Bd. I, S. 351ff.; vgl. Kazhdan/Constable, People and Power, S. 43, wo die zuverlässigen Informationen des Kosmas mit der phantastischen Beschreibung der Menschen und Tiere Indiens in einer ungefähr zeitgenössischen hagiographischen Quelle verglichen werden.

8. Prokop verrät eine starke Wißbegier und Lust am Reisen, wenn er bedauert, daß er selbst die Insel Thule (Südschweden) nicht aufgesucht habe; Gotenkriege II (= De bellis VI) 15, 8, S. 320ff.; vgl. jedoch ebda., S. 1043, wo der Herausgeber O. Veh die Ernsthaftigkeit und Realisierbarkeit der Absichten Prokops bezweifelt.

9. Casson, Reisen, S. 128ff.

10. Photii Bibl., I, 3, S. 4f.

weideten auf der sich beim Dorf Aue erstreckenden Ebene, und die Eingeborenen bemühten sich umsonst, an sie heranzukommen. Unterwegs nach Axum brach ein tropischer Regenfall aus, der auf Nonnosos einen gewaltigen Eindruck machte¹¹. In Axum, wo sich die beiden Delegationen vereinigten, wurden die Gesandten mit Ehren empfangen und nach Byzanz entlassen¹². Die damit erfolgreich abgeschlossene Reise ist allgemein nicht ungefährlich verlaufen. Während der monatelangen Wanderung auf unwegsamem Gelände sah man sich oft nicht nur den Angriffen wilder Tiere, sondern auch den tückischen Anschlägen feindlicher Völker ausgesetzt¹³.

1. 2. Die nubische Mission

Unter dem Deckmantel der nubischen Mission sind vor allem politische Ziele zu konstatieren. Das Land, das sich «an der Ostgrenze von Thebais oberhalb Ägyptens befand», «war nicht einmal dem Kaiserreich der Römer unterworfen, sondern es empfing sogar Tribute, damit es nicht einfiel und Gefangene machte in Ägypten»¹⁴. Die endgültige Befriedung von Thebais war eine Angelegenheit höchster Priorität, denn davon hing die Getreideversorgung des Reichs ab.

Über diese großangelegte Aktion, die wahrscheinlich um 543 angesetzt werden muß¹⁵, erstattet der syrisch schreibende Johannes von Ephesos einen ausführlichen, auf Urkunden

11. Ebda., I, 3, S. 6.

12. Malal., S. 456-459.

13. Photii Bibl., I 3, S. 5.

14. Io. Ephesini, HE, IV, c. 6-9, 49-53, S. 136-141, 175-183; vgl. dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 319-333.

15. Letsios, Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, S. 277.

beruhenden Bericht¹⁶. Die Vorarbeit, die römische Kaufleute und herumwandernde koptische Mönche geleistet hatten, erleichterte das Eindringen der neuen Religion in diese abgelegenen Gebiete¹⁷. Der Mönch Julian, ein Anhänger des monophysitischen Patriarchen Theodosios, hatte schon mit der Missionierung des nubischen Volkes begonnen. Nach einiger Zeit reiste Julian nach Konstantinopel, wo er Theodora über seine Erfolge und Schwierigkeiten benachrichtigte und um Hilfe bat, die sie ihm auch gerne versprach. Als Justinian davon Kenntnis nahm, entschloß er sich, seine eigenen (orthodoxen) Missionare eilends nach Nubien zu schicken. Die Gesandten kamen mit Gold, Taufgewändern und einem Brief an den Dux von Thebais nach Alexandria; in dem Brief wurde er dazu aufgefordert, die Gesandten sicher durch Oberägypten nach Nubien zu leiten.

Theodora blieb jedoch nicht untätig. Sie schickte nun «durch einen Magistrianos einen Brief an den Gouverneur, er habe ihre Missionare zu bevorzugen und sie zuerst nach Nubien zu führen. Widersetze er sich dem Befehl, hätte er nichts Gutes zu erwarten». Der Gouverneur (Dux) hatte schon eine Kamelkarawane und wüstenkundige Führer bereitgestellt, als die Gesandten Justinians I. ankamen. Unter dem Vorwand, die Karawane sei noch nicht zum Aufbruch bereit und es würden noch immer Wüstenführer erwartet, ließ der Gouverneur die Gesandten verweilen, bis die Gesandten Theodoras eintrafen. Da «überließ er wohlweislich diesen die Karawane und schickte sie über die Grenze. Den kaiserlichen Missionaren blieb das Nachsehen»¹⁸.

Die Behauptung des Johannes von Ephesos, es sei im Fall der Bekehrung Nubiens ein Streit zwischen Orthodoxen und

16. Io. Ephesini, HE, IV, c. 6ff., S. 136ff.

17. Letsios, Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, S. 275.

18. Beck, Theodora und Prokop, S. 122.

Monophysiten entstanden, der seinen Ausdruck in der Entsendung zweier Gesandtschaften gefunden haben soll, scheint nicht der historischen Realität zu entsprechen. Vor allem Letsios erhob starke Einwände dagegen. Er meint, die monophysitische Mission sei vielmehr mit der Zustimmung oder zumindest mit der Duldung des Kaisers unternommen worden, da sich eine Konkurrenz zwischen den beiden Dogmen als verhängnisvoll für die vitalen Interessen des Reichs in Thebais hätte erweisen können. Vielleicht habe der Kaiser begriffen, daß der Monophysitismus bessere Chancen als die Orthodoxie hätte, Wurzeln in Oberägypten zu schlagen, da er sich am besten mit der Mentalität der ägyptischen und nubischen Bevölkerung vertrug¹⁹.

Die Gesandtschaft Theodoras, die Julian als Oberhaupt hatte, wurde von Theodoros, der 525 zum Bischof von Philai ernannt worden war, begleitet. Bei ihrer Ankunft in Nubien wurden die Gesandten auf die übliche Weise aufgenommen. Eine Schar zog ihnen entgegen und führte sie zum Königspalast. Auf die Übergabe von Ehrengeschenken und Taufgewändern folgte die Verlesung des Briefes Theodoras, durch welchen der Fürst wohl zum Beitritt ins Christentum aufgefordert wurde. Die Annahme des monophysitischen Christentums von nubischer Seite wurde als ein offizieller Staatsakt gefeiert: Eigenhändig erhielt der König selbst die christliche Taufe vom Bischof Theodoros. Insgesamt wirkte Julian als Missionar zwei Jahre lang, wobei er oft unter dem Druck der unerträglichen Hitze leiden mußte²⁰. Julian trat

19. Letsios, Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, S. 285.

20. Johannes von Ephesos überliefert, Julian habe über seinen eigenen Aufenthalt im Land der Nobaden erzählt, daß er von der dritten bis zur zehnten Stunde nackt und nur mit einem Schurz bekleidet mit dem ganzen Volk des Landes in wassergefüllte Höhlen einzutreten und dort zu sitzen pflegte, wobei sein Körper bis unterhalb der Nase

545 die Reise nach Konstantinopel an, um die Kaiserin zu besuchen, nachdem er das Volk der Nobaden dem Bischof Theodoros anvertraut hatte. Theodoros blieb bis zum Jahre 551 in Nubien. Julian starb kurz vor 551.

Eine koptische Inschrift von Dendur bestätigt die Informationen des monophysitischen Schriftstellers, indem sie dem König Eirpanome, der wahrscheinlich mit dem von Theodoros getauften König identisch ist, die Errichtung eines Kreuzes, d.h. die Umwandlung eines heidnischen Tempels zur Kirche, im Jahre 559 oder 574 bzw. zwischen 545 und 551 zuschreibt. Dieselbe Inschrift belegt, daß die Kompetenz für die Ordinierung der Priester der Dendur-Kirche dem Bischof von Philai oblag²¹. Demnach ist also der Bericht des Johannes in seinem Sachverhalt als historisch zuverlässig zu betrachten.

Die Christianisierung Nubiens wurde durch Longinos, den Nachfolger Julians, vollendet²². Diesen hatte der Patriarch Theodosios im Sterbebett zum Bischof des neubekehrten Landes bestimmt. Die Abfahrt des Longinos von Konstantinopel konnte erst um 568/569 unter abenteuerlichen Umständen angetreten werden: «Und als er sein Gepäck in das Schiff brachte, mit dem er abreisen wollte, fanden sich Männer, ... die kamen und dem Kaiser sagten: 'Du mögest nämlich wissen, daß Longinos Bischof geworden ist und daß er der Feind unseres Palastes ist ... Und wenn er gegangen ist ... und kommt zu jenem Volk, stachelt er sie sogleich zum Kriege und zur Gefangennahme des Landes der Römer auf. Nunmehr sollst Du befehlen, er soll festgehalten werden'. Als der Kaiser dies erfuhr, war er aufgebracht und befahl, daß er (Lon-

unter dem Wasser stand; vgl. hierzu, Io. Ephesini, HE, IV, c. 7, S. 139, 10-22; dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 322f.

21. Török, Late Antique Nubia, S. 71f.

22. Zum Folgenden, vgl. Io. Ephesini, HE, IV, c. 8ff., S. 139ff.

ginos) festgehalten und das Gepäck aus dem Schiff weggenommen wurde. Und so wurde ihm nicht gestattet, daß er wegginge; und danach aber waren es drei Jahre, daß er die Zeit der Abreise erwartete. Zum Schluß aber ... wechselte er sein Aussehen, indem er eine Perücke auf seinen Kopf setzte - er war aber sehr kahlköpfig - und so floh er, indem er zwei Jünglinge mit sich führte, und Gott bewahrte ihn».

Während seines Aufenthalts in Nubien erbaute Longinos «eine Kirche und richtete einen Klerus ein und unterwies (ihn) in der Ordnung des Dienstes und (das Volk) in allen Ordnungen des Christentums». Dort wirkte Longinos als Missionar insgesamt sechs Jahre lang, bis er nach Alexandria abreisen mußte (575)²³. Die erfolgreiche Missionstätigkeit in Nubien schuf die Voraussetzungen für die Christianisierung des Reichs der Alodäer, das im äußersten Süden Nubiens gegen Äthiopien hin lag. Zum Land Alodia reiste Longinos durch das weiter binnenwärts liegende Land der Blemmyer²⁴, da der König des Landes Makuria die Grenzübergänge seines Reiches «bis zum Meere von Suf» mit Wachen besetzt hatte²⁵. Auf der Reise durch die Wüste, die

23. Ebda., IV, c. 8, S. 139f.; dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 323f.; zum Problem der Datierung, vgl. Török, Late Antique Nubia, S. 71.

24. Io. Ephesini, HE, IV, c. 53, S. 182, 7-13; vgl. dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 331f.: «Und wegen der Listen ... des Königs der Makuriten, sandte ich meinen heiligen Vater zum König der Blemmyer, daß er ihn dorthin schicke auf Wegen, die jenseits von ihm (d. h. des Gebietes des Makuritenkönigs) sind...».

25. Wie Jo. Biclarensis, S. 207, zum Jahre 569 berichtet, nahmen die Makuriten damals das Christentum an; vgl. hierzu Letsios, Βυζάντιο καὶ Ἐρυθρὰ Θάλασσα, S. 286; ob es sich hierbei um das chalcedonische oder das monophysitische Dogma handelte, läßt sich streiten (vgl. Török, Late Antique Nubia, S. 70f.); die Feindschaft der Makuriten dürfte also keine dogmatischen Ursachen gehabt haben.

der Missionar mit Hilfe wüstenkundiger Männer zurücklegte, hatte er neue Gefahren zu bestehen: Wegen der Hitze wurde er selbst zusammen mit sämtlichen Begleitern krank. Der Troß (δαστάγη/δασταγή) an Packtieren ging zugrunde, indem 17 Dromedare und ein Teil der übrigen Tiere den Folgen der lodernnden Hitze erlagen²⁶. Die Gesandtschaft konnte jedoch am Ende die Gefahren ohne Verluste überstehen und überschritt, nachdem sie die letzte Reiseetappe auf dem Nil zurückgelegt hatte²⁷, die Grenze des Alodäerlandes, wo sie freudig vom König aufgenommen wurde (im Jahre 579)²⁸. Die Bekehrung der Königreiche Nubiens erwies sich als ein sehr beständiges Werk. Bis zum Spätmittelalter konnten sie ihre christliche Religion bewahren.

1. 3. Antoninus von Piacenza

In vielerlei Hinsicht scheinen die Wallfahrten nach Palästina im 6. Jh. intensiver denn je gewesen zu sein. Drei Jahrhunderte ungestörter christlicher Herrschaft hatten die besten objektiven Voraussetzungen dazu geschaffen. Über die Umstände einer Pilgerreise in diesem Jahrhundert informiert uns am besten das Itinerarium Antonini Placentini, das weitaus faszinierendste Pilgeritinerar der Epoche, die mit der arabischen Eroberung endet.

26. Altheim, Araber 4, S. 330, 332.

27. Io. Ephesini, HE, IV, c. 53, S. 180; vgl. dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 330: «Er (d. h. ein Oberer des Alodäer-Königs) brachte mich mit zahlreichem Gefolge in sein Land. Und als wir an das Ufer des Flusses (Nil) gekommen waren, bestiegen wir das Schiff. Und als es der König erfuhr, freute er sich und ging uns entgegen und nahm uns mit großer Freude auf.»

28. Zum Jahre der Bekehrung, s. Io. Ephesini, HE, IV, c. 49, S. 176; vgl. dt. Übers., in: Altheim, Araber 4, S. 325, Anm. 7.

Dieser norditalienische Pilger zeichnet sich, wie H. Donner richtig betont, durch die Vielfalt seiner Interessen aus²⁹. Denn er berichtet nicht nur von den Stätten des Alten und Neuen Testaments, sondern zeigt auch ein besonderes Interesse für Medikamente und Natur (Fauna und Naturphänomene), geht auf die Pilgerbräuche ein, schildert Aussehen und Sitten der Einheimischen und beurteilt die ethische Qualität der Bevölkerung. So ist er nicht nur ein frommer Christ, sondern auch ein Mensch aus Fleisch und Blut, nicht nur Pilger, sondern auch ein Tourist nach unserer heutigen Vorstellung gewesen.

Über die Person des Pilgers und einige andere Aspekte der Reise gibt der Text jedoch kaum Informationen. So ignorieren wir den genauen Reiseweg, den die Gruppe benützt hat, und das Jahr der Reise, die Zusammensetzung und den Umfang der Pilgergruppe. Vermutlich brach sie von einem Hafen der ostitalienischen Küste auf und gelangte auf dem Seeweg nach Konstantinopel, da um 570 die beiden üblichen Pilgerwege durch das Innere der Hämushalbinsel, nämlich die Via Egnatia und die Via Diagonalis, wegen der avarisch-slavischen Beutezüge den Reisenden keine absolute Sicherheit boten. Als Pilgerziel besaß das «Neue Rom» keine zweitrangige Bedeutung. Dort hatte man im Lauf dreier Jahrhunderte unzählige Reliquienschatze angesammelt. Der einzige Anhaltspunkt zur Bestimmung der Reisezeit ist die Aussage des Pilgers, er habe Epiphaneia am Jordan gefeiert. Das bedeutet, daß die Gruppe von Konstantinopel aus im späten Herbst die Seereise angetreten hatte. Aus der Fülle der Informationen, die das Itinerar beinhaltet, ergibt sich, daß dem Pilger ausreichende Zeit zur Verfügung stand, um sich mit den Menschen und der natürlichen Umwelt Palästinas vertraut zu machen. Allem Anschein nach ging die Reise nach Jerusalem

29. Donner, Pilgerfahrt, S. 246f.

eher langsam und mit Unterbrechungen vor sich.

Die Informationen des Pilgers zur Zusammensetzung der Gruppe sind sehr gering. Bekannt ist nur der Name eines seiner Gefährten, nämlich des Johannes aus Piacenza, des Gatten der Thekla, der bei den ~~Thermen~~ am Yarmuk unterhalb von Gadara starb. Beim Aufenthalt in Helusa erfährt man von einem sehr frommen Christen, der den Pilger begleitete, aber er wird leider nicht genannt. Er soll ein Frauenkloster in der Wüste nahe bei Helusa mit 100 Goldstücken beschenkt haben³⁰, was den Schluß nahelegt, daß sowohl er wie auch der Pilger, der mit einem Rats Herrn seiner Geburtsstadt Placentia eng befreundet war, aus vermögenden Schichten stammten.

Von Konstantinopel nahm Antoninus mit seinen Reisegefährten den üblichen Seeweg, der längs der kleinasiatischen Küste über Rhodos und Zypern nach Palästina führte. In Zypern machte der Pilger seine erste Station. Als Knotenpunkt des mediterranen Seeverkehrs besaß die Insel eine besondere Bedeutung. Antoninus zeigte sich von der malerischen Schönheit der Stadt Konstantia tief beeindruckt. Sie sei «eine schöne, ergötzliche, mit Dattelpalmen geschmückte Stadt», schreibt er. Von dort gelangte er nach Antarados. Auf seiner Weiterreise auf dem Landweg nach Jerusalem kam er über Tripolis, Byblos und Trieris nach Berytos, «wo früher eine wissenschaftliche Schule (d.h. die berühmte Rechtsschule) bestand». Der Pilger fand die am Fuße des Libanon liegende Stadt vom Erdbeben zerstört vor. Der Bischof, der wahrscheinlich Gastfreundschaft der Gruppe gewährte, erzählte, es seien bei der Katastrophe um die 30.000 Leute umgekommen. Als nächste Reiseziele berührte man Sidon, «wo ganz üble Leute wohnen», Sarapta, Tyros und Ptolemais, «eine wohlhabende Stadt mit schönen Klöstern», wo die Pilger-

30. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 34, S. 181f.

gruppe die Küste in Richtung Jerusalem verließ. Die meisten dieser Küstenstädte lagen in Trümmern, da sie im Lauf des 6. Jh.s von mehreren katastrophalen Erdbeben heimgesucht worden waren (529, 551, 554). Das legendäre Tyros war eine Stadt der Widersprüche. Sie war zwar steinreich, aber sittlich verdorben. Er schreibt mit Bewunderung: «In Tyros wohnen reiche Leute, und es herrscht dort ein böses Leben von solcher Üppigkeit, daß es nicht zu sagen ist: öffentliche Freudenhäuser mit Seide und verschiedenartigen Stoffen»³¹. Diese «Pauschalurteile» des Pilgers über die Bewohner der oben genannten Küstenstädte hingen vielleicht nicht zuletzt von deren Bereitschaft ab, die Gruppe aufzunehmen und ihr Gastfreundschaft zu gewähren.

Auf dem Weg nach Jerusalem (Diokaisareia, Kana und Nazareth, Berg Tabor, Tiberias und Kapernaum, Jordanquellen, am See Genezareth vorbei, Thermalquellen im Yarmuktal, Gadara, Skythopolis, Sebaste/Samareia, Neapolis, Jericho, Gilgal, durch die Wüste Juda, Bethanien, Ölberg) bekam die Gruppe reichlich die Gelegenheit, die Orte des Geschehens des Alten und Neuen Testaments zu besichtigen und zu verehren. «Zweifellos spielten einfallsreiche Fremdenführer die Hauptrolle bei dieser Vergrößerung der Menge und des Bereichs dessen, was als heilige Denkwürdigkeit zu bezeichnen war»³². In Diokaisareia zeigten die Führer den Eimer, das Körbchen der hl. Maria und den Stuhl, auf dem sie beim Evangelismos gegessen hatte.

Gelegentlich versuchte man durch eine rituelle Nachahmung des hl. Geschehens die Gottespraxis zu erleben. So legte sich in Kana die Pilgergruppe auf der Bank zu Tisch, und der Pilger selbst füllte einen von den zwei noch existierenden Wasserkrügen mit Wein. Dem üblichen Pilgerbrauch gemäß,

31. Ebda., c. 1-3, S. 159-161.

32. Casson, Reisen, S. 372.

von dem die zahlreichen erhaltenen Graffiti heute Zeugnis ablegen, ritzte er auf den Tisch die Namen seiner Eltern ein. In Nazareth zeigte man den Pilgern den Balken, auf dem der Herr als Schüler gegessen hatte, das Blatt, in das er sein ABC geschrieben hatte, und das Haus der hl. Maria, das damals zu einer Basilika verwandelt worden war.

Aber das Interesse des frommen Pilgers galt nicht nur den Objekten, die an den Gottessohn und die Gottesmutter erinnerten. Er richtete sein Augenmerk auf die buntfarbige lebendige Welt, die er nun kennenlernte: auf die reizenden jüdischen Frauen und die paradiesische Fauna beider Provinzen (Palaestina prima und Palaestina secunda), die reichlich Weizen, Mohrenhirse mit dickem Halm, Obst, Wein und Öl produzierten.

In Samareia waren noch vor der St. Johannesbasilika der Schöpfeimer und der Brunnen zu sehen, wo Jesus die Samaritanerin um Wasser gebeten hatte. In Tiberias nennt der Pilger die heißen Salzquellen, am Jordan die sog. Elia-Thermen, in welche die Aussätzigen zur Abendstunde mit Lampen und Weihrauch eingelassen wurden³³.

Anlässlich der Wanderung durch Samareia und Judäa beschreibt er recht malerisch und lebendig die Sitten der Samaritaner und ihr Verhalten gegenüber den Christen und den Juden. Zunächst berichtet der Pilger, seien sie daran gewöhnt, die Spuren der Christen und Juden mit Spreu anzuzünden. Ferner dürfen die samaritanischen Waren nicht berührt werden, ehe die Händler das Geld kassieren. Dabei werde das Geld ins Wasser geworfen, da die Samaritaner nichts aus der Hand der Christen nehmen wollen. Schließlich dürfe ein Christ oder ein Jude nicht spucken, wenn er ein samaritanisches Haus betreten wolle, sonst breche ein Skandal aus³⁴.

33. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 4-7, S. 161-164.

34. Ebda., c. 8, S. 164f.

Auf der weiteren Reise gelangte die Gruppe zur Stätte, «wo der Herr mit fünf Broten 5.000 Menschen satt gemacht hatte», und anschließend zur Taufstelle Christi am Jordanfluß, dort, wo die Israeliten den Fluß überschritten hatten. Vom Hebronberg, an dessen Fuß der Jordan fließt, berichtet der Pilger, es falle dort wunderbarer Tau wie Regen. Dieser Tau werde von den Ärzten gesammelt und zum Bereiten der Arzneien für die Hospitäler gekocht. In einer nahe gelegenen Höhle werde, so erzählt er, das Schweiß Tuch Christi aufbewahrt; rundum um das Flußbett gebe es viele Einsiedeleien; aus den dort gefangenen Schlangen werde die sog. Theriake hergestellt. Durchaus wertvoll ist die Information, daß sich unweit der Taufstelle das große Johanneskloster mit zwei Hospizen befinde³⁵.

In Jericho (sechs Meilen vom Jordan entfernt) besichtigte die Gruppe das Haus von Rahab, das von Justinian nach dem Erdbeben von 551 als Hospiz eingerichtet worden war. Man bewunderte den fruchtbaren Herrenacker, sah die Eli-saquelle, genoß wahrscheinlich den erstklassigen Wein und nahm Datteln als Geschenk für den Ratsherrn Paterius von Placentia mit. Seinen Informationen zufolge hatte die Stadt eine reiche landwirtschaftliche Produktion³⁶.

Außerhalb von Jericho sah die Pilgergruppe den Baum, den Zachäus bestiegen hatte, um Christus zu sehen, die Asche von Sodom und Gomorrha noch immer unter einer dunklen, nach Schwefel riechenden Wolke liegend, die Salzsäule von Loths Weib und, im Josaphatstal am Ölberg wandernd, die Verratsgrotte und den Feigenbaum, an dem sich Judas erhängt hatte³⁷.

Nachdem die Gruppe in Jerusalem eingezogen war,

35. Ebda., c. 9-12, S. 165-168.

36. Ebda., c. 13-14, S. 168-169.

37. Ebda., c. 15-16, S. 169-170.

ging sie dann direkt zum Golgathahügel hinauf, auf dem sie das Grabmal Christi, «wo eine Bronzelampe Tag und Nacht brennt», besuchte und den mit Silber bedeckten und mit Votivgaben behängten Felsstein bewunderte. Darauf wurde die Kreuzigungsstätte besichtigt, wo noch auf dem Fels das getrocknete Blut Christi zu sehen war. Im Atrium der benachbarten Basilika Konstantins trank der Pilger Wasser vom Schwamm des Martyriums und sah das Holz des Kreuzes.

Dann stieg die Gruppe vom Golgathahügel hinunter und setzte den Rundgang fort, indem sie zunächst den Davidturm in der Zitadelle Jerusalems und die Zionsbasilika besuchte, wo sich folgende Kleinodien befanden: die Geißelungssäule mit dem Eindruck der Handflächen und der Finger Christi, die Lanze, die Dornenkrone und die Steine, die zur Steinigung Stephans verwendet worden waren, und die Säule, die das Peterkreuz stützte. Darauf gelangte man zur St. Marienbasilika, wo «Hospize für Männer und Frauen, eine Pilgerherberge, zahllose Tische und mehr als 3000 Betten» zur Verfügung standen³⁸, zum Prätorium, das zur St. Sophienbasilika umgebaut worden war, zum Jeremia-Teich, zur Siloa-Quelle und zum Herrenacker³⁹.

Leider wissen wir nicht, wie lange sich die Gruppe in Jerusalem aufgehalten und wo sie Quartier bezogen hat. Aus der Länge der Erzählung muß man jedoch folgern, daß sie dort erheblich längere Zeit als anderswo verweilte. Vielleicht

38. Hiltbrunner, «ἑσπεροφύγιον», Sp. 1496, hält die vom Pilger genannte Zahl für «gewaltig übertrieben».

39. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 18-27, S. 171-177; zum Rundgang der Gruppe durch die Stadt, vgl. Wilkinson, Christian Pilgrims, Abb. 6 (= Stadtplan Jerusalems im frühen 7. Jh.), S. 96, Abb. 7 (= Madabakarte aus der Zeit um 600), S. 98, Abb. 8 (= Madabakarte), S. 100.

wohnte die Gruppe währenddessen in der Pilgerherberge der St. Marienbasilika, denn die Informationen des Pilgers über ihre innere Ausstattung (Tischmenge und Bettenzahl) erwecken durchaus den Eindruck, daß er die Herberge sehr gut kannte.

Von Jerusalem aus unternahm unser Pilger einen Ausflug nach Bethlehem. Unterwegs sah er am Rande des Ortes Rama das Rahelgrab. In Bethlehem besichtigte er die Krippe der Geburt Christi und gelangte zur Eiche von Mamre und nach Hebron mit den Patriarchengräbern. Nach Jerusalem zurückgekehrt, machte sich die Gruppe auf den Weg nach Sinai und Ägypten. Zunächst stieg sie über das Gebirge Gelbua und die Stadt Eleutheropolis nach Askalon und kam über Diocletianopolis nach Gaza, «eine ansehnliche und ergötzliche Stadt mit wohlhabenden und pilgerfreundlichen Bewohnern». In Helusa begann die beschwerliche Wüstenreise in Richtung auf den heiligen Berg Sinai⁴⁰.

Zuerst hielt sich die Gesellschaft im Kastell auf, wo sich das St. Georgios-Hospiz befand. Dort wurden Einsiedler und Reisende aufgenommen und geschützt. Nach der Entfernungsangabe (20 Meilen = 30 km von Helusa) mußte die Ortschaft in Nessana (32 km von Helusa) gesucht werden. Die Bedeutung dieser wichtigen Station auf der Straße durch die Wüste nach Sinai wird außerdem noch durch spätere Papyrustexte bestätigt⁴¹. Zwischen Helusa und dem Kastell sah die Gruppe «Äthiopier» (d. h. Beduinen) mit Kamelen, die geschlitzte Nasen und Ohren hatten, Ringe durch die Zehen gezogen hatten und kleine Galoschen trugen. Während der Wanderung durch die Wüste Tih hatte die Karawane unter der Wüstensonne das Wasserversorgungsproblem zu lösen.

40. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 28-34, S. 177-182.

41. Kraemer, Nessana III, Nr. 72, S. 206, Nr. 73, S. 207, Nr. 89, S. 255ff.

Die Vorräte in den Wasserschläuchen wurden alle fünf bis sechs Tage erneuert. Aus dem Text geht nicht klar hervor, ob die Wasser bringenden Kamele der Karawane selbst oder Nomaden gehörten, die es gegen Entgelt von den Oasen herbeibrachten. Da das Wasser wegen des schwankenden Schrittes der Tiere und der glühenden Sonne gallebitter wurde, pflegte man als Filter Sand hineinzutun, um es süß zu halten. Das Wasser wurde rationell und sparsam verteilt, in der Weise, daß jeder zweimal pro Tag (morgens und abends) einen Sextarius erhielt⁴². Im folgenden spricht der Pilger anläßlich eines Frühjahrsfestes von Beduinen, die am Rande der Wüstenpiste sitzend frisches Wasser und verschiedene Duftpflanzen gegen Brot austauschten⁴³. Die Reise setzte sich zu dem Ort Rephidim fort, «wo Moses Wasser aus dem Felsen hervorquellen ließ». Die Station lag acht Reisetage von dem Ort entfernt, an dem man die Normaden gesehen hatte. Am nächsten Tag erreichte die Gruppe den Berg Sinai.

Es gab drei Wegverbindungen zwischen Ägypten bzw. Palästina und dem Berg Sinai. Die westliche Route ging von Ägypten bzw. von Gaza aus und führte über Klysma längs der Westküste zum Heiligen Berg; die östliche Route nahm ihren Ausgang in Jerusalem oder Gaza und führte über Helusa, das Kastell des hl. Georgios und Aila in Richtung Sinai. Eine dritte Route durchquerte das Innere der Wüste, ohne Aila zu berühren⁴⁴. Letztere hat unser Pilger genommen, vielleicht weil sie kürzer als die Strecke über Klysma gewesen ist. Nach Schätzungen brauchte eine Reise auf der

42. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 36, S. 183: *Ambulantibus nostris per heremum dies V vel VI cameli nobis aquam portantes, sextarium mane et sextarium sero per hominem accipiebamus. Amarescente aqua illa in utres in felle mittebamus in ea harenam et indulcabatur.*

43. Ebda., c. 35-36, S. 182-183.

44. Gatier, Sinai, S. 505, 507 (Karte).

östlichen Route zum Berg Sinai ca. 18 Tagesreisen⁴⁵. Die Reise des Pilgers von Piacenza dürfte kürzer, aber nicht unter zehn Tagen gedauert haben.

Die Pilgergruppe wurde dort glänzend empfangen. Eine Schar von Mönchen kam der Gruppe mit Kerzen und Kreuzen entgegen. In der von Schanzmauern umgebenen Kloster-siedlung fand man drei Äbte, welche des Lateinischen, des Griechischen, des Syrischen, des Ägyptischen und des Bes-sischen (d.h. des Georgischen) kundig waren, sowie auch viele Dolmetscher der einzelnen Sprachen. Die Führung der nach Sinai aus aller Welt strömenden Pilgerscharen erforderte freilich tüchtige Dolmetscher⁴⁶. Sie zeigten den lateinisch sprechenden Gästen die Zeichen, die mit dem Aufenthalt des Moses hier in Zusammenhang standen, sowie einen arabischen Kultbezirk. Beim Ausreisen bekamen die Pilger als Eulogien fünf Sextarien aus dem Süßtrank, der aus den Blättern der sog. Manna-Tamariske hergestellt wurde.

Kaiserliche Herolde waren inzwischen eingetroffen, um das Ende der arabischen Festtage anzukündigen und die Rückkehr über die längs der Westküste laufende und durch Militärposten geschützte Wegverbindung zu empfehlen. Auf dem Weg, den auch die Pilgerin Egeria genommen hatte, kam die Gruppe zur Oase von Faran; die Siedlung war wegen der sarazenischen Raubüberfälle mit Ziegelmauern befestigt, die Gegend aber mit Ausnahme der Wasserstelle, die mit Palmen bedeckt war, gänzlich unfruchtbar. Sowohl der Bischof als auch Weiber und Kinder der die Wüste durchstreifenden Soldaten bereiteten den Reisenden einen herzlichen Empfang. Als nächsten Ort erreichten sie das Kastell Surandala (Wadi Garandal) mit einer Kirche und zwei Hospizen, das an einer Raststation lag (der biblische Ort mit

45. Ebda., S. 505.

46. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 37, S. 183f.

den zwölf Quellen und den 70 Palmen, Lagerplatz der Israeliten nach dem Durchzug durch das Schilfmeer). Dort machte die Gruppe «nach solcher Mühsal und Ödnis der Wüste» zwei Tage lang Rast, um anschließend zu einem kleineren Kastell nahe bei Klysma zu gelangen, das ebenfalls mit einem Hospiz ausgestattet war. Dort wurde die Durchzugsstelle der Israeliten gezeigt, und man bekam grüne Nüsse aus «Indien», da in Klysma gewöhnlich die Handelsschiffe aus diesen Gegenden anlegten. In Klysma besuchte die Pilgergruppe auch die Basilika des hl. Athanasios und sah die Särge der Einsiedler.

Nach Klysma zog die Gruppe durch die Wüste in südlicher Richtung nach Qubba, wo sich die Höhle des Paulus befand, und kam auf einem nicht mehr rekonstruierbaren Weg nach Babylon/Kairo und Memphis an der Spitze des Delta-Dreiecks des Nils, wo der Pilger einen zwölfstufigen Nilmesser sah⁴⁷. Memphis war Hauptstadt des Alten Reiches und Residenz der Pharaonen. Die Pyramiden deuteten die Führer üblicherweise als die Kornspeicher Josephs. Daraufhin reisten die Pilger durch Ägypten über Athrebi(s)/Athlefi(s) im Mittelteil des südlichen Nildeltas, 40 km nördlich von Kairo, zum hl. Menas⁴⁸. Die Gruppe bestieg ein Schiff und gelangte durch den Mareotis-See nach Alexandria und schließlich nach Jerusalem⁴⁹.

Auf der letzten Reisetappe wanderte der Pilger von Jerusalem zur Küste (Joppe - Kaisareia Philippi - Kaisareia

47. Donner, Pilgerfahrt, S. 308, Anm. 200, hält ihn für einen Vorgänger des 716 unter Suleiman erbauten Nilmessers.

48. Die Menas-Stadt (Abu Mena) entstand im 6. - 8. Jh. als selbständige Siedlung mit Kirchen, Thermen und Pilgerherbergen halbwegs zwischen Alexandria und der Nitrischen Wüste (Wadi Natrun), ca. 60 km südöstlich von Alexandria.

49. Itin. Ant. Plac. rec. A, c. 37 - 45, S. 183 - 189.

maritima), um anschließend durch Galiläa und über Damaskus, Heliupolis, Emesa/Homs, Arethusa/Aristosa, Epiphaeia, Larissa, die «Residenz des syrischen Adels», und Apameia nach Antiocheia zu gelangen. Die Gruppe setzte die Pilgerreise westwärts nach Chalkis (Qinnesrin), Carrhae (Harran), Sura am Übergang des Euphrats, Barbalissos und Tetrapyrgion (die bekannte Wüstenstadt Sergiupolis/Resafa, Kultstätte des hl. Sergios, 12 Meilen von Suras entfernt) fort⁵⁰.

2. Das Erlebnis «Verbannung»: Die Verbannungen des Theodoros Studites

Einen großen Teil seines Lebens fristete Theodoros Studites im Exil. Im folgenden soll die erste und dritte Verbannung dargestellt werden, da wir am besten über Itinerare dabei unterrichtet sind. Der Grund für seine erste Verbannung nach Thessalonike, wo er vom 25. März bis zum August 797 blieb⁵¹, muß die unbeugsame Haltung des Prälaten im sog. «moichianischen Streit» gewesen sein. Der erbitterte Kaiser ordnete seine Verbannung an. Der Zug, der aus einer Wachmannschaft und zwölf Häftlingen bestand, brach am selben Tag auf, an dem der Abt des Sakkudion-Klosters Platon nach Konstantinopel verschleppt wurde (Mitte Februar 797). Eine traurige Stimmung herrschte unter den Häftlingen, als man sie auf die zufällig am Ort gefundenen Reittiere steigen und die Reise in die Verbannung antreten ließ. Unterwegs machten sie in Dörfern Station, wo man zum «Schauspiel»

50. Ebda., c. 46-47, S. 190-191; vgl. Wilkinson, *Pilgrims*, S. 89; Donner, *Pilgerfahrt*, S. 310ff.

51. Cheynet/Flusin, *Route de l'exile*, S. 197f.; vgl. Theod. Studitae *Epp.*, Nr. 3, 56-122, S. 13-15.

wurde für neugierige Kinder, Frauen und Männer, die mit Getöse die Inhaftierten umringten, während die Offiziere für Proviant sorgten. Die Reise ist über folgende Klöster und Ortschaften gegangen:

Vom Sakkudion-Kloster im Norden der Küstenregion Katabolos⁵² kam die Gruppe zum Kathara-Kloster (in der Nähe der Thermen von Pythia)⁵³, worauf sie weiter nach Libiana (in der Nähe von Kios), Leukai und Phyraion (beides am Gestade des Meeres⁵⁴) zog. In Phyraion hatte der Zug ein unerwartetes Treffen mit neun aus ihren Klöstern vertriebenen Äbten. Der strenge Eskorteführer ließ es jedoch nicht lange gewähren. Nach kurzem Gespräch nahmen die beiden Mönchsgruppen mit Flüsterworten und Tränen in den Augen voneinander Abschied. Daraufhin erreichte man Paula (auf dem Weg, der vom Küstenstädtchen Phyraion nach Lopadion führte⁵⁵). Dort konnte Theodoros, den wachen Augen seiner Wächter entgehend, die ganze Nacht hindurch mit seiner Mutter und dem Abt des Studiu-Klosters beisammen sein. Nach dem Abschied kam die Gruppe nach Lopadion (am Rhyndakos-Fluß, ca. 50 km westlich von Prusa), das die Provinz Bithynien (Kios und Prusa) mit der Provinz Hellespontos und als Ausgangspunkt der Talstraße des Makestos Konstantinopel mit Smyrna verband⁵⁶. Die Gruppe stieg im Gasthaus der Stadt ab, wo der Gastwirt sie besonders gastfreundlich aufnahm. Dort konnten sich die todmüden und teilweise an Quetschwunden leidenden Mönche eines Bades erfreuen. Freilich war dies ein seltener Luxus!

52. Zur Lage des Klosters, vgl. Cheynet/Flusin, *Route de l'exile*, S. 208 («près de la côte, à l'ouest de Pythia, dans le contreforts Nord de la chaîne d'Arganthonios»).

53. Ebda., S. 206.

54. Ebda., S. 209.

55. Ebda., S. 209.

56. Hasluck, *Cyzicus*, S. 78f.

Die nächsten Reisestationen hießen Tilis (zwischen Lopadion und Kyzikos), Alkeriza (östlich von Tilis), Anagegrammenoi (in der Nähe des Flusses Aisepos) und Perperina (in der Nähe der Stadt Baris)⁵⁷. Diese Ortsnamen sind sonst unbekannt. Anagegrammenoi deutet Hasluck als «beschriftete Meilensteine» und erwägt damit die Möglichkeit der Existenz einer Reichsstraße entlang der Küste, wogegen Janin jedoch große Bedenken geäußert hat⁵⁸. Es hat den Anschein, daß das Geleit konsequent die Großstädte vermied, um die Anhänger des Abtes nicht aufzuwiegeln. Ob es jedoch einer Neben- oder einer Hauptstraße folgte, muß dahingestellt bleiben.

Von Perperina erreichte man die Küste in Parion, wo Theodoros von Bischöfen empfangen wurde. Anschließend kam die Gruppe nach Horkos/Holkos⁵⁹ und Lampsakos, wo die Reise zu Lande beendet wurde (Anfang März 797). Bisher hatte die Eskorte insgesamt etwa 350 km in einem halben Monat zurückgelegt, woraus sich eine 25 km-Tagesleistung ergibt. Im Hinblick auf die Jahreszeit war es eine gute Leistung. Die Umstände der Reise dürfte man als normal bezeichnen. Der Zug ist wohl kaum eine dramatische Reise, eine Art «Märtyrerzug» gewesen, wie es im Brief des Studitenabtes etwa dargestellt ist. Die Mönche fuhren auf Reittieren, man ließ sie nachts haltmachen und Absteigequartiere beziehen. Das Verhalten der Wachmannschaft war streng, jedoch keineswegs unmenschlich.

Der zweite Teil der Reise fand gänzlich auf dem Seeweg statt⁶⁰. Das Schiff, wahrscheinlich ein für militärische Zwek-

57. Cheynet/Flusin, *Route de l'exile*, S. 209.

58. Hasluck, *Cyzicus*, S. 127; Janin, *Églises of Monastères*, S. 178, Anm. 5.

59. Cheynet/Flusin, *Route de l'exile*, S. 209f.

60. Ebda., S. 198; vgl. Theod. Studitae Epp., Nr. 3, 88-105, S. 14f.

ke verwendeter Segler, trat die Fahrt in Parion an und reiste dann über Horkos und Lampsakos; man fand dort Seeleute aus Herakleia/Perinthos vor, die wahrscheinlich die Führung des Schiffes übernehmen sollten⁶¹. In Lampsakos mußte das Schiff drei Tage lang auf günstigen Wind warten, worauf die Reise über Abydos nach Eleunte (oberhalb von Tenedos an der Südspitze der thrakischen Chersones⁶² und am Eingang der Meerenge gelegen) weiterging. Von dort erreichte der Segler unter günstigem Wind in neun Stunden die Insel Lemnos⁶³ (Entfernung: 50-56 Meilen. Geschwindigkeit: ca. 5,55 - 6,22 kn). Die 150 Meilen oder 230 km lange Strecke von Lemnos bis zum Kap Kanastron/Kanastraion (an der Südspitze der Kassandra-Halbinsel) wurde unter heftigem Nordwind in nur 12 Stunden zurückgelegt. Tatsächlich ist die Strecke bis zum Kap Kanastraion erheblich kürzer (ca. 100 - 115 Meilen oder 150 bis 180 km), so daß die Geschwindigkeit 8,33 - 9,58 kn betrug⁶⁴. Es handelt sich um eine sehr hohe Leistung, die wohl durch den stürmischen und damit günstigen Wind erklärt werden kann. Jedoch fragt sich an dieser Stelle, ob Theodoros mit πέλαγος nicht die Strecke bis zum Kap Kanastron, sondern die ganze Fahrt bis zum Kap Embolos meint. In diesem Fall hätte man die Angabe «das 150 Meilen breite Meer» als genau zu betrachten (Geschwindigkeit: 12,5 kn). Auf der letzten Reiseetappe lief das Schiff über Pallene/Kassandreia und das Vorgebirge Embolos den Hafen von Thessalonike an. Schließlich hielt das Geleit auf Reittieren seinen Einzug in die Stadt (25. März 797).

Das zweite Exil fristete Theodoros auf der Insel Chalke

61. Cheynet/Flusin, *Route de l'exile*, S. 205.

62. Faturos, Theod. Studitae Epp., Einleitung, S. 145, Anm. 21.

63. Cheynet/Flusin, *Route de l'exile*, S. 204.

64. Ebda., S. 204, Anm. 36: die Unsicherheit über die Länge der Strecke ergebe sich daraus, daß der Abreisehafen (Mudros oder Myrina) im Text nicht genannt wird.

(806-811). Das dritte dauerte am längsten. Im April 815 ließ ihn der Kaiser in die bithynische Festung Metope am östlichen Ufer des Sees Apollonias verbannen. Wegen der Tätigkeit des Theodoros als Anführer der ikonophilen Partei wurde er im Frühjahr 816 in die phrygische Festung Boneta am Salzsee Anava (heute Tschardak-Gjöl)⁶⁵ verlegt und im Frühjahr 819 über Chonai nach Smyrna versetzt. Da sich der für die Verlegung verantwortliche Mandator Niketas Alexiu respektvoll und zuvorkommend gezeigt hatte, wurde die Burg Boneta in 15 bequemen Tagesreisen erreicht⁶⁶, während die Reise nach Smyrna «wenige Tage» dauerte⁶⁷. Erst nach der Ermordung Leons V. (25. Dezember 819) durfte der Abt wieder zu seinem Kloster zurückkehren. Während seiner triumphalen Rückreise durchzog er mit einem Esel das nordwestliche Kleinasien. Er reiste wohl auf der Straße Smyrna - Sardeis - Thyateira - Stratonikeia Hadrianopolis - Kalamos⁶⁸, bis er nach Topos tu Lakku/Metata («Standlager») im Tal des Makestos⁶⁹ gelangte. In diesem Gebiet, das zwischen Kalamos und dem Ἀσκαρτηνὸς αὐλὸν (Balikesir) lag, besuchte Theodoros die Ortschaft Xerolophoi, das Städtchen Pteleai⁷⁰,

65. Vgl. hierzu, Tomaschek, Kleinasien, S. 99.

66. Theod. Studitae Epp., Nr. 146, S. 261f. Damit ist die Information der Vita Nicetae Confessoris, c. 39, S. XXX, zu vergleichen, man habe mitten im Winter (zwischen 815 und 820) nur sieben Tagesreisen gebraucht, um auf Eilmärschen von Konstantinopel aus die Burg Masalaion in Phrygien oder in Pisidien zu erreichen; Vgl. hierzu, TIB 7, S. 336.

67. Theod. Studitae Epp., Nr. 146, S. 261f.; Nr. 407, S. 565f.; die Umstände dieser Reisen hat Robert, Villes, S. 343ff., eingehend rekonstruiert.

68. Ramsay, Asia Minor, S. 173; Tomaschek, Kleinasien, S. 95f.

69. Hasluck, Cyzicus, S. 133; Tomaschek, Kleinasien, S. 95-97.

70. Hasluck, Cyzicus, S. 133, vermutet, Pteleai sei mit der Burg Hodja Kalesi in der Nähe des modernen Eftele/Pamukcu, 15 km südlich von Balikesir, identisch, das im breiten Tal des Onopniktes liegt;

wo er angeblich den oft übertretenden Fluß Onopniktes (= Makestos) durch ein Wunder «zähmte», und die Stadt Achyraus (Bigadic) in der unmittelbaren Nähe des alten Adrianotherai⁷¹; schließlich kam der Abt des Studiu-Klosters über die Prusa-Region nach Chalkedon. Überall wurde Theodoros von seiner Anhängerschaft mit Begeisterung empfangen. In Metata stieg er beim Konsul Leon ab und vereinigte sich in Pteleai mit seinem aus dem Exil heimkehrenden Bruder Joseph und vielen seiner Jünger. Als er darauf auf der Straße nach Achyraus auf einem Esel ritt, kam ihm ein gewisser Leon mit seiner besessenen Frau entgegen. Von Chalkedon aus reiste Theodoros zum Kloster des Patriarchen Nikephoros und zum Astakos-Golf, wo er im sog. Kreskentosgut (vor der Stadt Nikomedeia) abstieg⁷².

3. Untergegangene Schiffe

Über Umstände von Handelsfahrten setzt uns die Unterwasserarchäologie am Beispiel der Schiffe von Yassi-Ada und Serçe Liman am besten in Kenntnis. G. Bass hat den interessanten Versuch unternommen, die Einzelheiten der letzten Reise des bei Yassi-Ada gesunkenen Schiffes zu rekonstruieren⁷³.

Nach den Worten der Ausgräber begann die Fahrt an

vgl. Robert, Villes, S. 385. Irrtümlich setzt Fatouros, in: Theod. Studitae Epp., S. 18, Anm. 80, das Pteleai der Vita mit der gleichnamigen bei Ramsay, Asia Minor, S. 163, erwähnten Ortschaft gleich, die an der Südküste der Propontis lag.

71. Ramsay, Asia Minor, S. 163; Magie, Roman Rule, S. 798; Robert, Villes, S. 389: «... en bordure Est de la ville de Balikesir, à la colline où l'on a construit le stade».

72. Vita Theodori Studitae, c. 59, S. 292.

73. Zum Folgenden ausführlich, Bass, Yassi-Ada I, S. 311-319.

einem Frühlingstag um 626 in Tomis, einem Hafen an der Küste des heutigen Rumänien. Der schlanke Rumpf des bescheidenen Schiffes stach in See in Richtung Süden. Es war 20 m lang und 5,22 m breit. Vermutlich war es im 1. Viertel des 7. Jh.s aus Zypressenholz gebaut worden. Vor Antritt der Seereise besuchte der Schiffsreeder in Küstennähe einen Laden mit Schiffsausrüstung. Dort kaufte er sich mindestens elf leichte Eisenanker. Warum brauchte er so viele Anker? Sicher nicht nur, weil der Diebstahl verschiedener Teile einer Schiffsausrüstung an Häfen ein häufiges Phänomen war, sondern auch, weil diese Anker so leicht waren, daß mehrere davon gleichzeitig ins Wasser geworfen werden mußten.

Im Laden kaufte der Schiffseigner Harz, mit dem das Schiff unterhalb der Wasserlinie von außen und von innen bestrichen werden konnte. Eine Harzmenge bewahrte er in einem billigen Kochtopf auf; er brauchte sie, um die Poren der Tonkrüge und anderer Weinbehälter zu dichten. Der Laden bot auch Pigmente und Töpfe mit Nägeln. Es läßt sich archäologisch nicht bestätigen, ob der Schiffseigner das Schiff bemalt hatte, obwohl Schiffe früherer Zeiten als glänzend und die Schiffe für die kaiserlichen Ausflugsreisen in der Umgebung Konstantinopels als scharlachrot und schwarz bemalt beschrieben werden. Vielleicht brauchte er noch Segel- und Seilgut, sowie Häute, um die Ladung an Bord bei schlechtem Wetter zu bedecken, und 24 Öllampen, die die Seeleute, nach den Funden in Schiffswracken zu urteilen, sehr nötig hatten.

Wie aufschlußreich ist der archäologische Fund in bezug auf die Bemannung des unglücklichen Schiffes? Der Name des Kapitäns war auf einer Bronzewaage eingemeißelt: Γεωργίου πρεσβυτέρου ναυκλήρου. Der Steuermann stand auf der gehobenen Plattform am Vorderdeck des Schiffes und steuerte die Steuerruder. Der Bugmann, wenn es überhaupt einen gab, mußte sich um die Anker kümmern. Der Zimmermann bewahrte seine Werkzeuge in einem Spind an der vor-

deren Trennwand der Kombüse auf: Hammer, Meißel, Hohlmeißel, ein Teereisen (zum Verdichten), Locher (Punzen), Furchstücke, einen Stechzirkel, Feilen, eine Ahle, Nägel und eine bronzene Gürtelschnalle, die man wohl als Teil eines Werkzeuges zu verstehen hat. Damit hatte er alles Nötige, um nicht nur kleinere Reparaturen am Schiff vorzunehmen, sondern auch einen neuen Rumpf zu bauen. Der Bootsmann, der für das Boot und das Tauwerk des Schiffes verantwortlich war, hatte seine eigenen Werkzeuge: Äxte, einen Spaten und drei Hippen. Vermutlich benutzte er diese Ausrüstung, um bei Landungen Brennholz für den Koch zu schlagen, Brunnenbecken breiter zu machen und andere gelegentliche Aufgaben zu erledigen⁷⁴.

Der ärmlich bezahlte Koch saß in der engen Kombüse, die im äußersten Heck eingebaut war. Sie maß 1,5 x 3 m und hatte einen Überbau, dessen Dach aus Ziegeln bestand. In der Mitte gab es ein rundes Loch, durch welches der Rauch abzog. Wie der Herd genau aussah, ist nicht auszumachen. Vielleicht war er aus Eisenstangen und viereckigen Ziegeln konstruiert. Wahrscheinlich bildeten die Ziegel einen niedrigen, oben offenen Feuerkasten, der mit eisernen Grillstangen bedeckt war. Darauf wurden die runden Kochtöpfe gesetzt. Eine große Zahl an Kochtöpfen (über 20 Stück) und ausreichendes Eßgeschirr stand dem Koch zur Verfügung. Das hält G. Bass für einen Hinweis auf die Präsenz von Passagieren an Bord. Georgios scheint nicht nur Kapitän eines eigenen Schiffes, sondern auch kaufmännisch tätig gewesen zu sein, denn sein Name stand auf der Handwaage, die zur Ausrüstung eines reisenden Kaufmanns gehörte. Wieviel

74. Vgl. Pratum Spirituale, c. 91, col. 2948, wo Kauffahrer und Seeleute mit ihren Werkzeugen beim Kloster des Abtes Theodosios in Skopelos nördlich von Seleukeia an Land gehen, um das Grab eines verstorbenen Mönchs auszuheben.

Geld hatte Georgios investiert? Mit einiger Wahrscheinlichkeit hat Bass die Höhe des Gesamtkapitals auf 530 Goldsolidi geschätzt. Er ging davon aus, daß sich der Preis eines voll ausgerüsteten Schiffes, nach der Angabe des Rhodischen Seerechts, auf 50 Goldstücke (Solidi) pro 6 1/2 t belief⁷⁵ und schätzte den Wert des Schiffes auf 460 Solidi. Die Weinladung dürfte ca. 70 Solidi wert gewesen sein.

Es kann sein, daß ein mögliches Bleisiegel mit dem Namen Johannes einem Kaufmann oder dem Vertrautmann eines Kaufmanns gehörte, vorausgesetzt, daß es für offiziellen Gebrauch bestimmt war. In diesem Fall sollte zunächst Johannes vorschriftsgemäß andere Händler nach dem guten Zustand des Schiffes befragen. Hatte er sich dessen versichert, schloß er darauf mit dem Schiffseigner einen Kontrakt, in dem der Mietpreis und der Anteil beider Kontrahenten am Gewinn und am Verlust festgesetzt wurde. Selbstverständlich ließ der Kaufmann bzw. sein Agent zu, daß der Kapitän sowohl Wasservorräte und Speisen für Mannschaft und Passagiere als auch das nötige Werkzeug an Bord mitnahm.

Man kann sich vorstellen, wie sorgsam Georgios Wiegen und Laden der 850 Weinamphoren überwachte und wie sie dann durch die Luke in den Laderaum gelassen wurden. Das Wiegen verfolgte ein Beamter von den Hafenbehörden mit, um beim Abschluß des Ladeverfahrens die Abfuhrgebühr zu erheben. Indessen sorgte der Koch dafür, daß die Öllampen und der große Wasserbehälter aufgefüllt wurden. Vielleicht vor der Abfahrt oder bei einer der üblichen und häufigen Stationen nahm er frisches Ziegen- oder Schafffleisch mit, aber auch lebende Tiere, um sie dann an Bord während der Reise zu schlachten. Die Rationen umfaßten auch eine Menge an Muscheln, die sorgsam aufgeschichtet aufgefunden worden

75. Lex Rhodia, Pars II, c. 16, S. 3.

sind. Wozu man sie weiter gebrauchen wollte, entzieht sich unserer Kenntnis.

Nachdem die Ladung eingeschifft worden war, durften Passagiere das Schiff besteigen. Sie entrichteten ihr *ναῦλον* und belegten auf dem Deck einen Platz, auf dem sie ihre privaten Sachen ablegten und nachts zum Schlafen ihre Matratzen entfalteten. Da während der Nacht akute Diebstahlgefahr bestand, sollten die Passagiere vorschriftsgemäß dem Kapitän mitgeführtes Geld oder wertvolle Gegenstände wie z. B. Schmuck, den sie trugen, überlassen. Ob das Geld (60 kupferne Folleis und 16 kleine Goldstücke im Gesamtwert von ca. sieben Solidi), das in einem oder zwei Geldbeuteln aufbewahrt im Schiffswrack aufgefunden worden ist, dem Schiff oder den Passagieren gehörte, läßt sich nicht mit Sicherheit sagen. Bass glaubt, daß das Geld ausgereicht habe, die Kosten einer 15köpfigen Mannschaft einen Monat lang zu decken, und daß angesichts der natürlichen Gefahren die allgemeine Sitte geherrscht habe, unnötiges Geld an Bord nur selten mitzunehmen. Außer der oben erwähnten Waage gab es eine zweite an Bord, die den Namen Theodoros und ein kreuzförmiges Monogramm trug.

Welcher Route folgte das Schiff? Die Herkunft der Münzen, nämlich aus den Münzstätten in Konstantinopel, Thessalonike, Nikomedeia, Kyzikos, die Tatsache, daß Öllampen kleinasiatischer Typen (von Ephesos, Milet, Samos, Troia, Chios, Delos und Smyrna) vertreten sind, und die Ähnlichkeit der bleiglasierten Schalen mit Vasen aus Tomis und Istrien lassen eine Route vermuten, die von Tomis aus über Konstantinopel längs der Südküste des Propontismeerbeckens und der Westküste Kleinasiens in südliche Richtung führte. Der Bestimmungsort des Schiffes ist hingegen nicht eindeutig nachzuweisen. Als es sank, segelte es auf Kos, Knidos und Rhodos zu. Die Katastrophe ereignete sich also, als das Schiff entlang der kleinasiatischen Küste segelte.

Vier Jahrhunderte nach dem Untergang des Schiffes von Yassi-Ada hatte sich die Situation im Mittelmeer völlig geändert. Nach langem erbitterten Kampf zwischen Byzantinern und Arabern um die Seeherrschaft im Mittelmeer begann nun eine Periode der friedlichen Koexistenz und der wirtschaftlichen Zusammenarbeit. Zeugnis davon stellt das gemeinsame byzantinisch-fatimidische Seeunternehmen (datiert 1021/1022) dar, das mit dem Untergang des Schiffes im natürlichen Hafen von Serçe Liman an der Küste bei Rhodos ein tragisches Ende haben sollte⁷². Das Schiff, ein zweimastiger Lateiner, das nur 15 m lang war und eine Kapazität von 37 metrischen t gehabt haben dürfte, war nach der «modernen Technik» gebaut worden.

Aus der Herkunft der Ladungen, d.h. Glas (zwei t Rohglasstücke, ein t Glasabfall, 10.000 bis 20.000 gebrochene Glasgefäße, ca. 80 intakte Glasgefäße), Keramikwaren (sechs dünne Tonkrüge/Gargulettens ägyptischer Herkunft, ca. 36 Kochtöpfe und mehrere Backschalen palästinensisch-syrischer Herkunft, 44 glasierte Porzellanschalen, teilweise mit Graffiti versehen), 80 byzantinische Weinamphoren, weniger als 1 kg Arsenerz, zwei Paare kleiner runder Mühlsteine und wahrscheinlich Linsen, Rosinen und andere trockene Früchte, für welche Palästina berühmt war, wenige - nach der üblichen Praxis bei Handelsreisen - fatimidische und byzantinische Münzen (drei goldene Denarviertel al-Hakims, 25 Bruchstücke aus fatimidischen Goldmünzen, 40 byzantinische Kupfermünzen) und Schmuckgut (sechs silberne Siegelringe, ein goldener fatimidisch-syrischer Ohrring) schloß man, daß das Schiff von Ägypten aus über mehrere Häfen längs der Küste Palästinas und Syriens fuhr; wurde es auf einmal beladen, so ist anzunehmen, daß die Reise in

76. Vgl. Doorninck, *Medieval Shipwreck*, S. 45ff.; Christides, *Milaha*, S. 49f.

einem Hafen Palästinas oder Syriens begann. Die palästinensisch-libanesische Küste stand im Hochmittelalter im Ruf, besonders feine Glaswaren und Weine, Mühlsteine und getrocknete Früchte zu produzieren. Die acht Anker wurden allem Anschein nach in einem fatimidischen Hafen gekauft, denn einer davon trägt eine unlesbare islamische Inschrift. Ebenfalls fatimidischer Herkunft scheint die einzige gefundene Öllampe gewesen zu sein. Aufgrund der Amphorengraffiti hat Van Doorninck die griechische Herkunft der mitfahrenden Kaufleute angenommen; auf einer Amphora stand sogar der Name Leon und ein Monogramm. Als Kauffahrer oder Agent dürfte Leon die Aufgabe gehabt haben, sich während der Reise um den Schutz der Waren vor Wasser oder Diebstahl zu kümmern⁷⁷, die Frachtkosten, «ναῦλον», an den Schiffsreeder zu entrichten (offensichtlich die Hälfte, «ἡμίναυλα», vor Fahrtantritt, die andere Hälfte nach Abschluß des Unternehmens)⁷⁸ und am Reiseziel über die Kaufpreise zu verhandeln. Die christliche Präsenz ist durch Schweineknöcher, die in einem Kochtopf gefunden wurden, bestätigt. Van Doorninck glaubt, daß der überwiegende Teil der Mannschaft aus Christen bestanden habe. Die enge Beziehung des Unternehmens zur islamischen Welt ist nicht nur durch Münzen, sondern auch durch das Schachspiel, das in Byzanz zwar bekannt war, aber in dieser Zeit sehr wenig gespielt wurde, anzunehmen. Die Waffen an Bord des Schiffes verweisen auf die Vermischung von Kulturen. Ein bronzenes Schwert zeigt, daß sich auf dem Schiff byzantinische mit orientalischen Kultureinflüssen kreuzten: es war zwar byzantinisch, aber der Griff trug auf beiden Seiten einen Vogel, dessen Gefieder nach indischer ikonographischer Art dargestellt war⁷⁹.

77. *Lex Rhodia*, Pars III, c. 34, S. 30.

78. *Ebda.*, c. 24, S. 26.

79. Schwarzer, *Arms*, S. 334f., 343 (= Abb. 10); Doorninck, *Medie-*

Welcher Route folgte das Schiff? Mit einiger Wahrscheinlichkeit ist anzunehmen, daß es sich um eine Fahrt längs der palästinensischen, syrischen und südkleinasiatischen Küste handelte. Um die verschiedenen Frachtgüter abzusetzen, dürfte es häufig an Häfen angelegt haben. Es besteht kaum Zweifel daran, daß das Schiff zu einer bekannten, Glas produzierenden, byzantinischen Hafenstadt, vielleicht nach Korinth, fuhr. Die Herstellung von Glasartikeln aus Rohglas und Glasbruchstücken war sehr ökonomisch, da einerseits das Rohprodukt als Ballast, d. h. mit wenig Frachtkosten, geladen werden konnte und andererseits das Herstellungsverfahren nun viel einfachere Öfen erforderte, als wenn Glas von Anfang an hätte produziert werden müssen.

4. Franken, Araber und Russen reisen nach Konstantinopel

4. 1. *Liutprand in Konstantinopel*

Das Werk Liutprands, der zweimal nach Konstantinopel gereist war, ist eine einzigartige Quelle über Gesandtschaftsreisen zwischen Ost und West im 10. Jh., als Byzanz auf dem Höhepunkt seiner Macht stand. In der Antapodosis berichtet Liutprand, wie er im Jahre 949 als Gesandter Berengars nach Konstantinopel gelangte: «Am 1. August verließ ich Pavia und gelangte auf dem Po abwärts fahrend in drei Tagen nach Venedig. Hier traf ich den Kämmerer Salomo, einen Verschnittenen, der als Botschafter der Griechen in Spanien und in Sachsen gewesen war und nunmehr nach Konstantinopel zurückkehren wollte. Ihn begleitete mit großen Geschenken als Abgesandter unseres Herrn Otto, damals König, nun Kaiser, Liutfrid, ein überaus reicher Kaufmann

val Shipwreck, S. 51.

aus Mainz. Wir reisten am 25. August von Venedig ab und langten am 17. September in Konstantinopel an»⁸⁰. Die Reise nahm also 23 Tagesfahrten in Anspruch. Alle vier Gesandtschaften, die spanische eingeschlossen, reisten vermutlich auf demselben venezianischen Schiff nach Konstantinopel.

Besonders eloquent beschreibt Liutprand die Szene des Empfangs durch den Kaiser Konstantin VII. im Magnaura-palast. «Das war ein offizieller feierlicher Empfang, voll von Glanz und üppigem Luxus, mit feierlicher Orgelmusik und ungewöhnlichen theatralischen Effekten, künstlichen vergoldeten Vögeln, die auf den Zweigen eines vergoldeten Baumes zwitscherten, mit vergoldeten Löwen, die brüllten und mit ihren Schwänzen auf die Erde schlugen, als hüteten sie den Kaiser, der auf einem Kolossalthron thronte, welcher dank einem speziellen Mechanismus zu einem bestimmten Moment sich erhob und den Herrscher des Weltalls bis zur Decke trug»⁸¹.

Liutprand reiste noch einmal im Jahre 968 nach Konstantinopel: dieses Mal als Abgesandter des deutschen Kaisers wegen des Streits der beiden Staaten um das süditalienische Territorium. Wie so oft betont, ist sein Bericht vom Haß gegen die Griechen durchtränkt, so daß seine Informationen nicht immer für bare Münze genommen werden können. Immerhin ist die «Relatio» eine recht ausführliche und aufschlußreiche Quelle über die Umstände des Aufenthalts eines auswärtigen Gesandten in Konstantinopel.

Der Gesandte und seine fünfundzwanzig Begleiter (darunter ein griechischer Dolmetscher- im Text γραικολόγος- und ein Koch⁸²) kamen mit dem Schiff über Patras⁸³ am 4. Juni

80. Liutprandi Antapodosis, VI, 4, S. 486ff.

81. Ostrogorsky, Byzanz und Olga, S. 46f.; die Schilderung liest man in der Antapodosis, VI, 5, S. 488.

82. Zur Zahl der Gesandten, Liutprandi Legatio, c. 34, S. 552ff.:

968 in Konstantinopel an, zogen durch das Tor von Karea in die Stadt ein und bezogen wahrscheinlich im sog. *Ξενοδοχεῖον τῶν Ῥωμαίων καὶ Παλάτιον ἐν τῷ Ταύρῳ* ihre Wohnung. Daß die Herberge⁸⁴ einer offener Pfalz glich, die weder gegen Hitze noch gegen Kälte Schutz gewährte, scheint fraglich zu sein. In Wirklichkeit handelte es sich hier um ein anspruchsvolles, aus buntem Gestein errichtetes, hohes und mit riesigen Fenstern und marmornem Boden ausgestattetes Gebäude, das imstande war, die aus 26 Leuten zusammengesetzte Mannschaft und die vier Wächter aufzunehmen. Es hatte keine eigene Wasserleitung, wogegen Liutprand mehrmals protestierte. Mahlzeiten wurden an hölzernen Tischen eingenommen. Da als Mitglied der Gesandtschaft ein Koch erwähnt wird, der mit eingekauften Lebensmitteln Mahlzeiten zubereitet, liegt die Vermutung nahe, daß das Gebäude eine Küche mit allem nötigen Koch- und Tafelgeschirr besaß. Außerdem war es ständig von bewaffneten Männern überwacht, so daß der erbitterte Gesandte von einem Gefängnis spricht, obgleich es offensichtlich der üblichen Sitte entsprach. Die Gäste erhielten vom ersten Tag an einen mit Pech, Harz und Gips gemischten und daher, nach Liutprand, ungenießbaren Wein⁸⁵.

Am 6. Juni brach der erste Streit aus, als der Gesandte vom Bruder des Kaisers Leon, dem Amt nach Logothet des Dromos und Kuropalates, empfangen wurde. Liutprand wies sich als der Bevollmächtigte des *imperator Romanorum* Otto I. aus, doch Leon sprach ihn als den Gesandten eines *rex Francorum* an, und da Liutprand auf dem Titel Kaiser hals-

viginti quinque assecclas meos et quatuor custodes Grecos...; zum Koch und zum Dolmetscher, ebda., c. 46, S. 564ff.

83. Edba., c. 59, S. 578: Quem apostolicae passionis locum, qui Constantinopolim ascendendo visitavimus...

84. Zur Herberge, ebda., c. 1, S. 524, c. 13, S. 536, c. 57, S. 576ff.

85. Koder/Weber, Liutprand, S. 76ff.

starrig bestand, entgegnete der Logothet, er sei nicht des Friedens, sondern des Streites halber gekommen⁸⁶.

Am 7. Juni wurde der Gesandte im Saal des Palastes *Στεφάνη* dem thronenden und prächtig angekleideten Kaiser Nikephoros vorgeführt. Etwas abseits von ihm, doch nicht auf einer Höhe, saßen die beiden kleinen Mitkaiser. In seiner Anrede klagte er Otto als Angreifer an, der sich fremdes Land mit Gewalt angeeignet habe. Liutprand selbst warf er vor, er wolle einen Krieg vom Zaun brechen, und er sei nur unter dem Schein des Friedens als Spion nach Konstantinopel gesandt worden. Liutprand wies in seiner Antwort die Vorwürfe zurück und verteidigte die Rechte seines Herrn, des deutschen Kaisers, auf Italien. Zwischen der 2. und 3. Stunde brach allerdings der Kaiser plötzlich die Diskussion unter Hinweis auf den kommenden feierlichen Kirchgang, einen der üblichen kaiserlichen Prozessionen ab. Während des Zuges standen eine Volksmenge und Soldaten, die mit Lanzen und Schilden bewaffnet waren, «wie eine Mauer» am Rand der Straße, die vom Palast zur Sophienkirche führte. Als der Kaiser erschien, fingen die Sänger an, die Lobgesänge (*laudes*) zu Ehren des Kaisers zu singen ... Während des Zuges folgten ihm die beiden Mitkaiser in weitem Abstand, und als er die Kirche betrat, verneigten sie sich beim Friedenskuß bis zur Erde vor ihm. An demselben Tag durfte Liutprand allein, ohne seine Begleiter, an der Tafel des Kaisers Platz nehmen. Er bekam den fünfzehnten Platz hinter den Großen des Kaisers, wogegen er heftig protestierte. Die Mahlzeit war mit Öl zubereitet und mit der berühmten byzantinischen Fischsauce *γάρος* übergossen⁸⁷. Der Wortstreit ging in hohen Tönen weiter, bis der aufgebrachte Kaiser, nach dem Bericht Liutprands, seinen Gesprächspartner ins ihm zuge-

86. Liutprandi Legatio, c. 2, S. 526.

87. Koder/Weber, Liutprand, S. 86ff.

wiesene Quartier zurückführen und lange dort «einsperren» ließ⁸⁸.

Am 9. Juni wurde Liutprand, «sowohl vor Ärger als auch vor Hitze und Durst», krank. Deshalb ließ er durch seine Wächter einen Brief an den Logotheten weiterleiten, in dem er um die Erlaubnis bat, ein im Hafen von Konstantinopel zur Abfahrt bereit liegendes venezianisches Lastschiff zu besteigen⁸⁹.

Nach vier Tagen rief der Logothet den Gesandten zu sich. Um sich hatte er die weisesten Männer, nämlich den Parakoi-momenos Basileios, den Protoasekretis Symeon, den Proto-vestiarios und zwei Magistroi gesammelt. Liutprand mußte das Ziel seiner Reise bekanntgeben. Er sei wegen der ehelichen Verbindung zwischen dem Sohn Ottos I. und einer Schwester des Kaisers als Anlaß zu einem dauernden Frieden gekommen⁹⁰. Während der Verhandlungen verlangten die Byzantiner dann die Räumung Roms und die Abtretung der Fürstentümer von Capua und von Benevent an die Byzantiner als Gegenleistung für die erbetene Heirat. Der Vorschlag scheiterte an der hartnäckigen Haltung Liutprands, worauf die Unterredung unterbrochen und er in die Herberge zurückgeführt werden mußte⁹¹.

Am Abend der Feier der hl. Apostel (29. Juni?) saß der Gesandte, wie alle damals in Konstantinopel verweilenden Gesandten, noch einmal dem Protokoll gemäß am Tisch des Kaisers. Dort mußte er eine neue «Beleidigung» hinnehmen. Er wurde nach dem bulgarischen Gesandten rangiert, weswegen er verärgert die Tafel verlassen wollte⁹².

88. Liutprandi Legatio, c. 3-12, S. 526ff.

89. Ebda., c. 13-14, S. 536ff.

90. Ostrogorsky, Geschichte, S. 241.

91. Liutprandi Legatio, c. 15-19, S. 538ff.

92. Ebda., c. 19-20, S. 540ff.

Acht Tage nachher (7. Juli) aß er gemeinsam mit mehreren Bischöfen und mit dem Patriarchen noch einmal an der kaiserlichen Tafel⁹³. Nachdem drei (?) Wochen vergangen waren, lud der Kaiser Liutprand dann zum Palast von Pegai ein. Die Diskussion drehte sich wieder um die Usurpation des Kaisertitels und die Inbesitznahme italienischer Fürstentümer von seiten Ottos. Gleich darauf fand sich der Gesandte im Beisein des Kaisers und seines sehr alten Vaters zur Tafel ein. Anschließend kehrte er in seine Herberge zurück. Dort blieb er bis zum 20. Juli, ohne daß er währenddessen den Kaiser zu sehen bekam. An diesem Tag, einem Montag, erfolgte eine neue Einladung an des Kaisers Tafel, wo dieser unter Eid versicherte, ihm die Erlaubnis zur Abreise mit seinen Schiffen bald zu erteilen⁹⁴.

Vom 20. bis zum 24. Juli soll Liutprand nichts zu seinem Unterhalt vom Kaiser erhalten haben. Am 22. Juli verließ Nikephoros Konstantinopel, um an der Spitze seines Heeres gegen die Araber (Assyrer) zu ziehen. Aus der Fortsetzung des Berichts erfahren wir, daß der Zug unterwegs unterbrochen worden und der Kaiser in die Hauptstadt zurückgekehrt sei. Am 23. Juli ließ der Logothet Leon Liutprand zu sich rufen. Bei der Unterredung erinnerte ihn der Gesandte an das kaiserliche Versprechen, man werde ihn mit den Schiffen bis zum Hafen von Ancona bringen. Der Logothet bestätigte das und präsierte, dafür würde der Drungarios der Flotte sorgen. Am 25. Juli (Samstag) kam Liutprand zum Palast von Bryas (18 km von Konstantinopel entfernt). Nun versuchte der Kaiser Liutprand dafür zu gewinnen, daß er seinen Herrn beeinflusste, daß letzterer beim geplanten byzantinischen Angriff gegen die abtrünnigen Fürsten von Capua und Benevent diesen keinen Beistand leiste. Als

93. Ebda., c. 21-24, S. 542ff.

94. Ebda., c. 25-33, S. 546ff.

Liutprand dies ablehnte, wurde er vom aufgebrachten Kaiser entlassen, aber schon bald darauf durch den Dolmetscher wieder zu Tisch eingeladen. Dort saßen schon Romuald, der Bruder des Pandolf, des Dux von Salerno, und Byzantios aus Bari, die während der Mahlzeit in Schmähungen gegen Otto I. ausbrachen. Am nächsten Tag nahm der Kaiser seinen Gast zu einer Besichtigung der kaiserlichen Tiergärten mit, die voller Wildesel und Rehe waren⁹⁵.

Am 27. Juli erhielt er zu Bryas die vom Kaiser selbst unterzeichnete Erlaubnis abzureisen (*licentia abeundi*). Nach Konstantinopel zurückgekommen, erfuhr er jedoch vom Eunuchen Christophoros, er könne nicht abreisen, da die Ungarn den Landweg, die Sarazenen den Seeweg versperrt hätten. Liutprand hielt die Rechtfertigung der Verzögerung für einen billigen Vorwand, doch läßt sich sein Standpunkt nicht bestätigen. Nach der Rückkehr aus dem Bryaspalast wurden die Ausgänge der Herberge mit Schildwachen besetzt; nur der Koch durfte zum Einkaufen zum Markt ausgehen, wobei er jedoch, als der griechischen Sprache unkundig, große Schwierigkeiten hatte, sich mit den Verkäufern zu verständigen. Um Almosen bittende Lateiner hätte man vor dem Haus ergriffen, geschlagen und eingesperrt. Auch den italienischen Freunden Liutprands war der Zugang untersagt; der Mann, der in ihrem Auftrag etwas Gewürz, Brot, Obst und Wein überbrachte, soll von den Wächtern gnadenlos verprügelt und zurückgesandt worden sein, nachdem alles auf den Boden geworfen wurde⁹⁶.

Am 15. August kamen auf dem Seeweg Legaten des Papstes Johannes (965-972) mit der Bittschrift nach Konstantinopel, der griechische Kaiser möge mit dem Kaiser Otto I. Schwägerschaft und Freundschaft schließen! Das Beglaubig-

95. Ebda., c. 36-38, S. 554ff.

96. Ebda., c. 46, S. 564ff.

gungsschreiben wurde in Konstantinopel als unerhörte Frechheit empfunden, welche mit Tod oder Auspeitschen hätte bestraft werden müssen; so wurden die Gesandten ohne weiteres ins Gefängnis geworfen. Das päpstliche Schreiben wurde mit einem Boten nach Mesopotamien geschickt, von wo er erst am 12. September mit einer Antwort zurückkam⁹⁷.

Liutprand blieb bis zum 17. 9. 968 unter Gewahrsam. An diesem Tag wurde er vor Christophoros vorgelassen. Zum Wort kam wieder die Sache mit der nach byzantinischer Auffassung frechen Aufschrift des päpstlichen Schreibens, und er versprach, er werde dafür sorgen, daß zukünftig die päpstlichen Briefe an die Adresse des Kaisers der Römer gerichtet werden, womit sich die byzantinischen Behörden zufrieden erklärten. Aber entlassen wurde er erst, nachdem sein Gepäck trotz der Proteste des Gesandten auf *κεκωλυμένα* untersucht und ihm fünf Purpurmäntel gegen Erstattung des Kaufpreises weggenommen worden waren⁹⁸.

Liutprand verließ, nach 4monatigem Aufenthalt in Konstantinopel, am 2. Oktober 968 um vier Uhr nachmittags die Hauptstadt. Die Behörden gaben ihm zwei Briefe mit, einen goldbesiegelten für Otto I. und einen silberbesiegelten für den Papst Johannes, außerdem Pferde für jeden Mann der Gesandtschaft, aber keine für das Gepäck. So mußte Liutprand seinem Führer (*διασώστης*) Michael, einem einfältigen Mann, 50 Goldstücke zum Lohn geben, offenbar für die Bereitstellung von Packtieren. Nachdem sich Menschen und Tiere eingeschifft hatten, begann die Rückreise. Wo die Seefahrt beendet wurde und welchem Itinerar der Gesandte folgte, ergibt sich aus dem Text nicht, aber immerhin zeigt seine Angabe, er sei in 49 Tagen mit dem Esel, zu Fuß, zu

97. Ebda., c. 47-49, S. 566ff.

98. Ebda., c. 50-55, S. 568ff.

Pferde nach Naupaktos gelangt⁹⁹, daß zumindest ein Teil der Strecke Konstantinopel-Naupaktos auf dem Landweg zurückgelegt wurde. Am 20. November langte die Reisegesellschaft in Naupaktos an.

Der Führer mit der Tierkarawane verließ dort die Gesandten, um die Rückreise anzutreten, nachdem er sie auf zwei kleine Boote verladen und zwei Eilboten (μανδάτορες) anvertraut hatte. Liutprand und seine (oder einige seiner) Begleiter mußten entlang der Küste bis zum Ophidares-Fluß wandern, da es angeblich nicht genug Raum auf den kleinen Schiffen gab¹⁰⁰. Weil die Eilboten keine schriftliche Erlaubnis (έντολή) hatten, von den Einwohnern den nötigen Proviant zu beziehen, kam das Gefolge nur schwer mit der Verpflegung aus.

An der Mündung des Ophidares/Phidares blieben sie wegen eines tobenden Sturmes bis zum zweiten Dezember. An diesem Tag segelten die Schiffe ab, allerdings ohne die Schiffer, die sich in der Zwischenzeit aus dem Staub gemacht hatten. An der Mündung des Acheloos vorbei erreichte Liutprand mit seinen 25 Reisegefährten und den zwei byzantinischen Eilboten am 6. Dezember das Kap Leukatas, die berühmte Südspitze der Insel Leukas, wo sie vom Stadtbischof aufgenommen wurden (Distanz: 140 Meilen). Vier Tage (14. - 18. Dezember 968) dauerte die Fahrt bis Korfu. Daß diese Winterfahrt insgesamt bequem und ungefährlich verlief, legt die Vermutung nahe, daß es unter den 25 Mitgliedern der

99. Ebda., c. 58, S. 578.

100. Die Aufnahmefähigkeit beider Navicula belief sich, wie aus der Schilderung der Fahrt zwischen Naupaktos und Kerkyra hervorgeht, auf 28 Leute. Hinsichtlich der Größe ist jedes von diesen kleinen Schiffen mit dem von Michael Psellos, Scripta min. (= Epp., Nr. 13), S. 15ff., erwähnten πορθμεῖον zu vergleichen, an dessen Bord es Raum für drei Seeleute und 13 Passagiere gab.

Legation seerfahrene Leute (vielleicht Venezianer) gab, die die Führung der Schiffe nach dem Abzug der griechischen Schiffer problemlos übernehmen konnten. Auf Korfu wurde die Gesandtschaft vom Strategen Michael empfangen und zwanzig Tage lang bewirtet. Seinem Gastherrn schenkte der Gesandte ein kostbares Gewand. Aus der Angabe Liutprands, er hätte den Sohn Michaels auf der Fahrt nach Konstantinopel mit einem vergoldeten Schilde beschenkt, ergibt sich, daß der Gesandte auf der Hinreise dem gleichen Seeweg wie auf der Rückreise gefolgt war. Daraufhin wurden die Italiener an den Oberkämmerer Leon weitergeleitet. Dieser erhielt vom Gesandten einen kostbaren Teppich, und doch durchforschte er noch einmal das Gepäck der Gäste, ehe er die Gesandtschaft einem Schiffsreeder überließ, mit dem Auftrag, sie nach Italien zu bringen, und nicht wie Liutprand behauptet, jenseits des akrokeraunischen Vorgebirges ans Land zu setzen und dem Hungertode preiszugeben. Die Abreise fand am 7. Januar 969 statt¹⁰¹; das Handelsschiff, dessen Kapitän wahrscheinlich ein Kerkyräer war, lief am 10. Januar 969 Ancona oder Otranto an¹⁰². Die ganze Reise dauerte ca. 3 Monate und eine Woche, vom 2. 10. 968 bis 10. 1. 969¹⁰³.

4. 2. Arabische Itinerare und die Staatspost in Kleinasien im 9. und im 10. Jh.

Für die Erforschung der Institution der byzantinischen Staatspost, der kleinasiatischen Routen und der verschiedenen Anlässe, aus denen die Bürger des Kalifats Byzanz aufsuchten, liefern die Itinerare arabischer geographischer Wer-

101. Liutprandi Legatio, c. 59-65, S. 578ff.

102. Ebda., c. 35, S. 554 (Ancona); c. 58, S. 579 (Otranto).

103. Pertusi, Irradiazione, S. 84.

ke, die sich zumeist auf bestimmte Reisen beziehen, wertvolle Informationen.

1. Informationen über die Heerstraße, die über Ankyra an die Ostgrenze führte, liefert Ibn Hauqal, indem er wortgetreu die Erzählung einer nicht genannten Person an Abul-Husain Muhammad ibn Abd al-Wahhab Tell-Muzani wiedergibt, einen Mann, der über hundert Jahre alt und sehr scharfsinnig und kultiviert war. Gegenstand der Erzählung ist eine unter dem Schutz der byzantinischen Regierung unternommene Reise durch Anatolien. Der Bericht lautet wie folgt:

«Ich wurde durch die kaiserliche Post von Kamachos, einer byzantinischen Stadt, die eine große Bedeutung hatte und sehr reich war, nach Konstantinopel befördert. Es handelte sich um 186 Poststationen. [Nachdem ich von Konstantinopel aufgebrochen war und diese Stadt verlassen hatte, kehrte ich über die Straße von Ankyra, einer ruinierten Großstadt, zurück, und kam nach 108 Poststationen in Melitene an]. Zu Beginn also hatten wir von Kamachos bis Sarukha (Σαρυχᾶ) (heute Çukur, 49 km nordnordöstlich von Kaisareia¹⁰⁴) zwei Tagesreisen, dann zwei weitere Tagesreisen bis zur Stadt von Charsianon (vermutlich am Ostrand des Plateaus zwischen Kaisareia und dem Halys)¹⁰⁵ gebraucht. Ich ging durch gut bewohnte Städte, deren Namen ich nicht kannte, bis nach Saghira (?), das sich am Halysfluß (richtiger am Sangariosfluß¹⁰⁶) befindet. Diesen überquerten wir mit Barken und befuhren einen See¹⁰⁷ in einer Strecke von sechs Parasangen¹⁰⁸. Darauf reisten wir auf Reittieren im Lauf einer

104. TIB 2, S. 281.

105. Ebda., S. 163.

106. Vgl. Honigmann, Charsianon Kastron, S. 157.

107. Der See hieß Boane oder Sophon bzw. lacus Sunonensis (richtiger Suphonensis) und lag am gleichnamigen Berg; vgl. hierzu, Tomaschek, Kleinasien, S. 7; Şahin, Studien, S. 126f.

108. Vgl. Marquart, Streifzüge, S. 239 (1 Farsang/Parasange = 3

Tagesreise bis zu einer Stadt, die Nikomedeia hieß. Von da fuhren wir zwei Tage lang auf dem Meer und kamen in einer Stadt an, die man Chalkedon nannte. Dort verbrachten wir die Nacht und bei Tagesanbruch ließ man uns einschiffen; wir gelangten nach Konstantinopel, nachdem wir die Meerengen überquert hatten, und kamen dort am Vormittag an. Bei diesen (d.h. den Byzantinern) beträgt die Distanz der Poststationen eine Parasange (= 6 km) ... Man ließ uns an jedem Tag 15 bis 20 Poststationen marschieren, so daß wir in etwa zehn Tagen, seitdem wir Kamachos verlassen hatten, in Konstantinopel ankamen ... [Ich selber weiß, daß es zwischen Kamachos und Melitene 10, zwischen Melitene und Ankyra 20¹⁰⁹ und von hier bis nach Konstantinopel 10 Tagesreisen sind. Das macht insgesamt 40 Reisetage]¹¹⁰.

Es handelt sich offensichtlich um zwei verschiedene Itinerare: Auf der Hinreise folgte das Gefolge einem «nicht mehr rekonstruierbaren» Weg¹¹¹, indem es von Kamachos am Euphrat über Sarukha, Charsianon und Saghira am Fluß Sangarios (wahrscheinlich die Burg Sangaros/Tarsia) nach Nikomedeia gelangte. Von dort erreichte es sodann auf Schiffen Chalkedon, wo man übernachtete. Am nächsten Morgen gelangte die Gesellschaft nach Überquerung der Meerengen

arabische Meilen), S. 224 (1 Meile = 1 1/3 römische Meilen); demnach war die Strecke (von Saghira bis Nikomedeia) ca. 36 km lang.

109. Hild, Straßensystem, S. 142, zieht anhand einer Stelle bei Attaleiates den Schluß, daß der Weg Kamachos - Melitene schwer passierbar gewesen wäre, weshalb er in 10 Tagen bewältigt wurde, während die viermal so lange Strecke Melitene - Ankyra in nur 20 Tagen zurückgelegt werden konnte.

110. Ibn Hauqal 195, franz. Übers. v. J. H. Kramers - G. Wiet, I, S. 190f.; vgl. Hild, Straßensystem, S. 104. Die beiden eckig angeklammerten Textabschnitte beziehen sich offensichtlich auf die Rückreise.

111. TIB 2, S. 281.

nach Konstantinopel. Wegen des intensiven Marschtempos wurde die Gesamtstrecke, die sich grob gerechnet auf 186 Poststationen \times 6 km = ca. 1100 km belief, in 10 Tagen zurückgelegt. Demnach lag die Tagesleistung der Gesellschaft bei ca. 110 km. Dies wird durch die Textangabe bestätigt, nämlich daß die Gesellschaft alltäglich 15 bis 20 Poststationen zurückgelegt habe, woraus man zum gleichen Schluß gelangt: die Tagesleistung lag zwischen 90 und 120 km. Die relativ kleine Entfernung der Stationen zueinander ist ein Indiz für die große Dichte des byzantinischen Postdienstnetzes. Ohne diese Voraussetzung und ohne die Rast- und Versorgungsmöglichkeiten, die in jeder Station vorhanden waren, wären die bei den oben beschriebenen Reisen erreichten Tagesleistungen undenkbar¹¹². Die Rückreise nach Melitene erfolgte wohl auf der südlicher gelegenen Heerstraße. Wahrscheinlich nur auf ihrem letzten Abschnitt (Ankyra - Melitene) zählte der Berichterstatter 108 Poststationen ($108 \times 6 = 648$ km), was mit den Entfernungsangaben des spätrömischen Itinerarium Antonini (426 römische Meilen = 639 km)¹¹³ recht gut übereinstimmt. Der Erzähler berechnet die Reisedauer auf der Strecke Kamachos, Melitene, Ankyra, Konstantinopel mit 40 Reisetagen, die Reisedauer von Melitene bis Konstantinopel belief sich auf 30 Tage, wobei nicht klar ist, ob es sich um die wirkliche Rückreisezeit oder um eine normale Reisezeit handelt. In jedem Fall war die Hinreiseschnelligkeit erheblich größer als die durchschnittliche Tagesleistung der normalen Reisenden, d.h. all derjenigen, die keine Post benützen konnten¹¹⁴.

112. Vgl. Miquel, *Géographie* 2, S. 446.

113. Itin. Anton. Aug. (S. 29), 205, 7-8: Item ab Ancyra per Nisam Caesaream m. p. CXCIII; 210, 5: Item a Caesarea Melitena m. p. CCXXVIII.

114. Daß die Staatspost im 9. und 10. Jh. auf den Haupttrouten

Das Itinerar bei Ibn Hauqal fällt in der Anfangsstrecke mit dem Anfang eines Itinerars bei Idrisi zusammen, der als Quelle vielleicht eine ausführliche Redaktion des Werkes von Ibn Hurdadbiḥ benutzt hat, weshalb es einige Zwischenstationen nennt, die bei Ibn Hurdadbiḥ fehlen: Ein Reisetag von Kamachos am Euphrat bis Bâdhalû, zwei Reisetage bis Sarukha/Saricha, ein Reisetag bis Nahr Samu bei Qeimas am Halys, ein Reisetag nach Überschreitung des Halys auf einer großen Brücke bis Charsana (Stadt und Festung)¹¹⁵.

Die Informationen über die Funktion der Staatspost auf

Kappadokiens bestand, läßt sich durch byzantinische Quellen bestätigen. Bei seiner Flucht von Konstantinopel über Pylai und die militärische Straße bis zu den Engpässen Syriens im Jahre 834 versäumte es der Stratege Manuel nicht, von den öffentlichen Wagen oder Reitieren (δημῖος ὄχημασι) Gebrauch zu machen; wahrscheinlich versuchte er, die Verfolgung zu erschweren, indem er nach einer bewährten Methode den Pferden an jeder Poststation die Sehnen durchschnitt (TheophCont, S. 632, 9-14). Auf diese Weise verfuhr auch Samonas bei seiner berühmten Flucht im Jahre 904. Der Eunuch folgte entweder der mit Aplekta versehenen Heerstraße Malagina-Dorylaion, um sich dann südostwärts zu wenden, oder der Straße Ankyra-Kaisareia-Tzamandos-Melitene. Bei Überschreitung des Halys wurde Samonas vorübergehend festgenommen; seine endgültige Festnahme erfolgte im Kloster des Timios Stauros bei Siricha (vgl. Ramsay, *Asia Minor*, S. 199f.; Jenkins, *Samonas*, S. 227, Anm. 64; Ahrweiler, *Timios Stauros*, S. 11, 15; TIB 2, S. 281); bei der Flucht des nach Amaseia verbannten Dux Bardas, eines Neffen des ermordeten Kaisers Nikephoros Phokas (Spätjahr 970/Frühjahr 971), gelangten Bardas und seine Mitarbeiter auf bereitgestellten Pferden, die unterwegs gewechselt werden konnten, nach Kaisareia, der «Hochburg der Phokas», in Kappadokien. Die Stelle belegt indirekt, daß zu dieser Zeit eine regelmäßige Verbindung des byzantinischen Postdienstes zwischen Amaseia und Kaisareia mit Wechselstationen, wahrscheinlich in Zela, Sebastupolis und Sebasteia, bestand (Leo Diac., S. 112ff.).

115. Honigmann, *Charsianon Kastron*, S. 151ff.; vgl. Canard, *H'amdaniides*, S. 251f.

der Heerstraße lassen sich durch byzantinische Quellen bestätigen. An dieser Straße lagen folgende stark befestigte Burgen, die als Sammelpunkte des byzantinischen Heeres (ἀπληκτα) fungierten: Malagina, Dorylaion, Kaborkin und Koloneia. In Koloneia zweigte die Heerstraße nach Kaisareia - Tarsos ab. Als konkrete Beispiele seien an dieser Stelle einige Itinerare byzantinischer Heere erwähnt: der Feldzug des Herakleios zur Rückeroberung Antiocheias (Herbst 613) fand wahrscheinlich auf der Straße über Pylai, Nikaia und Kaisareia statt, obwohl er sein Ziel durch den Podandospaß in Kilikien schneller hätte erreichen können¹¹⁶. Im Frühling 613 drang der Feldherr Philippikos über Kaisareia in Persarmenien ein¹¹⁷. Ein weiterer Zug des Herakleios (mit Frau Martina und seinen zwei Kindern) über Pylai, das auf dem Seeweg erreicht wurde, Nikomedeia und Kaisareia bis an die persische Front dauerte insgesamt 26 Tagesreisen (25. März - 20. April 623), wobei die Ankunft in Nikomedeia drei Tage nach dem Aufbruch erfolgte (am 28. März)¹¹⁸. Mit dieser Zeitangabe ist der Bericht des Theophanes zu vergleichen, Konstantin V. habe die Strecke Thema Armeniakon (wahrscheinlich Amaseia) - Konstantinopel in ca. 28 Tagen zurückgelegt (26. Mai - 24. Juni 793)¹¹⁹. Auf dem Weg über Kaisareia erfolgte der Kriegszug, der Basileios I. nach Überschreitung der Flüsse Onopniktes und Saros über Kukusos, Kallipolis, Padasia nach Nordsyrien (Germanikeia) führte. Nach Konstantinopel kehrte das Heer über Adata, Kaisareia und Medaion zurück (878)¹²⁰. Weiter nördlich lagen die

116. Stratos, Campagne, S. 71.

117. Ebda., S. 68ff.1

118. Ševčenko, Constantinople, S. 722; Speck, Dossier, S. 103ff.

119. Theoph., AM 6285, S. 469.

120. TheophCont, S. 278-284; vgl. Ostrogorsky, Geschichte, S. 197f.; Hild, Straßensystem, S. 127f. (mit Karte).

Aplekta Tephrike, Bathryrax und Dazimon (im Gebiet von Pontos). Bei den Expeditionen, die unter Basileios I. gegen Tephrike unternommen wurden, benutzte man als Stützpunkt die Festung von Bathryrax¹²¹.

Neben den «Aplekta», die als Eckpfeile des in der mittelbyzantinischen Epoche nach dem justinianischen Konzept reformierten Systems der Staatspost dienten, lassen sich auch diejenigen Städte oder Ortschaften als wichtige Stationen identifizieren, wo staatliche Herbergen («ξενοδοχεῖα») zur Aufnahme reisender Staatsbeamter, die Verbannte oder Gesandte begleiteten, bezeugt sind. Aus dem ausgehenden 8. Jh. ist der Xenodochos in Lopadion¹²², aus dem 10. Jh. sind die Xenodochoi (vom Staat besoldete Beamte) in Sangaros (= Angaros/Engurē bei Helenopolis¹²³ oder «der dritte Übergangsort von der Küste nach Byzanz», wie es von Mas'udi genannt wird, wahrscheinlich am Golf von Kios¹²⁴), Pylai und Nikomedeia bekannt¹²⁵. Im Xenodocheion, das im Gebiet der Ländereien der mächtigen Familie von Maleinoi (ungefähr in Klaudiupolis) lag, wurden die offiziell Reisenden von Pontos und Armenien aufgenommen¹²⁶.

Als Ausgangspunkt der Heerstraße diente neben Pylai Chalkedon. Dort residierte im 9. Jh. der Komes Kyros, der als Staatspostaufseher (τοῦ τῶν δημοσίων ἱπποστασίων δρό-

121. Huxley, List, S. 87ff.; Konst. Porph., Tres Tractatus, (A) 1-14, S. 81; ebda., S. 155ff. (Kommentar).

122. Theod. Studitae Epp., Nr. 3, S. 14: Ἐκ τῶνδε κατεπαύσαμεν ἐν τῷ Λουπαδίῳ, φιλοφρόνως συμπαθηθέντες παρὰ τοῦ ξενοδοχοῦντος, χρησάμενοι τε καὶ λουετῶ...; vgl. Hasluck, Cyzicus, S. 78, 84f.

123. Vgl. Tomaschek, Kleinasien, S. 10; Lefort, Communications, S. 211, Amm. 20.

124. Vgl. Marquart, Streifzüge, S. 211, Amm. 2; Miquel, Géographie 2, S. 414.

125. De cer. I, S. 720.

126. Honigmann, Un itinéraire arabe, S. 268.

μου τυγχάνων ἐπόπτης τῆς κατὰ τὴν Χαλκηδὸνα βασιλικῆς λεωφόρου) fungierte¹²⁷. Die Titulatur des Offiziers zeigt, daß die Stationen u.a. Pferdeställe umfaßten. Die Route Nikaia-Helenopolis bzw. Pylai bis Dakibyza (auf dem See- oder auf dem Landweg über Nikomedeia) - Chalkedon scheint eine der Strecken gewesen zu sein, auf der die Staatspost über das 7. Jh. hinaus ununterbrochen fungieren konnte. Prokop behauptet, Kaiser Justinian I. habe den Postdienst auf dem Landweg von Chalkedon bis Dakibyza vorübergehend abgeschafft, da die Aufrechterhaltung der Staatspost auf dieser Strecke mit großem Geldaufwand verbunden war¹²⁸. Im 10. Jh. benützte das Heer bei den Feldzügen des Kaisers nach Kleinasien den Seeweg am Leukates vorbei oder den Landweg bis Pylai, während sich der Kaiser mit zahlreichem Gefolge auf dem kaiserlichen Jachtschiff dorthin begab¹²⁹. Von dort aus erfolgte der gemeinsame Aufbruch an die Ostfront. Aus diesem Grund nannte man diese Straße «kaiserliche Straße».

Laut Psellos stand das Staatspostwesen um die Mitte des 11. Jh.s sowohl im Osten als auch im Westen des Reiches in voller Blüte. Die Post umfaßte viele Rast- und mehrere Pferdewechselstationen; jede von ihnen war mit vier oder sechs jungen und kräftigen, kurzschwänzigen (kontura) Pferden versehen¹³⁰. Die Kosten für die Unterhaltung der Stationen und die Bedienung der Tiere trugen die sog. Exkussatoi des Dromos, wahrscheinlich Großgrundbesitzer, die dafür volle Steuerfreiheit genossen¹³¹.

127. Vita Lucae Stylitae, c. 26, S. 42f.

128. Prokop, Anekdotai, V 8, S. 250.

129. Konst. Porph., Tres Tractatus, (C) 312-331, S. 114; (C) 631-638, S. 134.

130. Psellos, Λόγοι, S. 532f.

131. Lemerle, Agrarian History, S. 175f., Anm. 1.

2. Die bei Ibn Hauqal angegebenen Wegverbindungen über Kappadokien und Pontos sind mit zwei Itineraren Muqaddasis zu vergleichen. Das erste nimmt seinen Ausgang in Amida und führt über Melitene, Ankyra und Nikomedeia nach Konstantinopel. Im einzelnen sind die Etappen dieses Itinerars folgende: Amida, Tall Hur (= Hauran?), Malikyan, Tabus, Simsat (Haraba in der Nähe von Nagaran), die Festung H'isn Ziyâd (Kharpût), Koloneia¹³², Melitene, Arqa¹³³, as-Safsaf, «Weidenbach» (im Gebiet des Oberlaufes des Söğütü)¹³⁴, Aromane¹³⁵. Alle diese Stationen sind jeweils einen Reisetag voneinander entfernt. Von Aromane brauchte man zwei Reisetage bis Tzamandos¹³⁶ und von dort einen Reisetag bis zur Ebene von Kaisareia. Ankyra wurde von Kaisareia in vier langen Reisetagen erreicht, worauf man in drei Reisetagen zur Sangarios-Brücke im Land der Maleinoi kam. Von Sangarios war Nikomedeia einen Reisetag entfernt, und von dort wiederum war die Ortschaft Mal'ab al-Malik (= «Kaiserszirkus») einen Reisetag entfernt. Die Route führte schließlich jeweils in einem Reisetag zur Stadt Charax, ein Emporeion am Nordufer des Golfes von Nikomedeia¹³⁷, und auf dem Seeweg nach Konstantinopel¹³⁸.

3. Das zweite Itinerar verlief nördlicher als das erste über folgende Stationen: Mayafariqin/Martyropolis - Mus (vier Tagesreisen) - F-h-d (= Oghnut/'Ολνούτιν) (ein Reisetag) -

132. Koloneia war laut einem weiteren arabischen Itinerar die sechzigste Station einer Route, die von Konstantinopel ostwärts ging; vgl. Bryer, Pontos I, S. 21, Anm. 36.

133. Hild, Straßensystem, S. 99.

134. Ebda., S. 98.

135. Ebda., S. 92f.

136. Ebda., S. 90.

137. Ruge, «Charax», Sp. 2121.

138. Honigmann, Un itinéraire arabe, S. 270.

«Kupferzahn» (in der Gegend von Simhaç, 18 km östlich bzw. nordöstlich von Oghnut zu lokalisieren) (ein Reisetag) - Samuqmus (= Keltzene) (ein Reisetag) - Koloneia (zwei Reisetage) - Neokaisareia (vier Reisetage) - «Märtyrerpaß» (ein Reisetag) - al-Aflaghuniya, wahrscheinlich die Station Mirones Paphlagoniae (ein Reisetag) - Sunisa/Ἀννῶσα in Paphlagonien (ein Reisetag) - Pimolisa (ein Reisetag) - Region der Σουανῖται (ein Reisetag) - Dusiniya (Tosya?) (ein Reisetag) - Nahuriya (?) in der Nähe der Ruinen von Ilgaz oder derjenigen von Karagaviran (ein Reisetag) - Qatabuli (= Kratea [Flaviu]polis) (ein Reisetag) - Domänen von Μολεῖ-voi (zwei Reisetage) - «See mit dem süßen Wasser»¹³⁹ (ein Reisetag) - Kastell des Sangaros, vielleicht Tarsos (Terzi Yeri) in der fruchtbaren Edene von Tarsia (ein Reisetag)¹⁴⁰. Der letzte Streckenabschnitt fällt teilweise mit der hypothetischen Route zusammen, die der Mönch Ignatios zwischen 833 und 836 in vier Tagesreisen zurücklegte: Katesia (vermutlich bei Daphnusia) - [Unterlauf des Sangarios - Nikomedeia-] Konstantinopel (Entfernung: ca. 200 km; Tagesleistung: ca. 50 km)¹⁴¹.

4. Eine der wichtigsten Verkehrsadern Kleinasiens, auf der im 9. und 10. Jh. die verschiedenen Büros des Logotheten des Dromos Dienste versahen, erreichte von Konstantinopel aus über Bithynien, Phrygien, Pisidien und Pamphylien die berühmte Hauptstadt der Kibyrhaioten, Attaleia. Diese Verbindung ist u.a. durch den viel diskutierten Reisebericht des Harun-ibn-Yahya bezeugt, den Ibn Rosteh in seinem «Buch

139. Daß es sich dabei um den nur einmal belegten See Daphnusis in der Nähe eines (nicht existierenden) bithynischen (!) Olympos handele, ist wohl ein Irrtum, wie Robert, *Asie Mineure*, S. 55f., überzeugend gezeigt hat.

140. Honigmann, *Un itinéraire arabe*, S. 262ff., 271; vgl. Miquel, *Géographie* 2, S. 414ff., Anm. 6; Foss, *Malagina*, S. 181f.

141. *Vita Nicetae patricii*, c. 15, S. 337, 319 Anm. 66, 323.

der kostbaren Dinge» aufgenommen hat. Nach Ansicht von Vasiliev ist der Bericht um 880-890 zu datieren, Canard datiert ihn auf Anfang des 10. Jh.s und Ostrogorsky um 912-913¹⁴². Marquart hat angenommen, daß die überlieferte Textreihenfolge stark gestört sei, und daher den Passus folgenderweise wiederhergestellt: «Es erzählt Harun-ibn-Yahya, daß er gefangengenommen und zur See auf Schiffen von Askalon nach Konstantinopel gebracht worden sei. Sie fuhr zuerst drei Tage, bis sie eine Stadt erreichten, die Attaleia heißt. Das ist eine Stadt am Gestade des Mittelmeeres ... Darauf wurden sie von da auf Postpferde gesetzt (und ritten) eine Strecke von drei Tagesreisen über Berge, Täler und Saattfelder ..., bis sie nach (weiteren) drei Tagen zu einer Stadt namens Sanqara kamen. Das ist eine kleine Stadt in einer kahlen Ebene. (Der Berichtersteller fährt selbst fort): 'Dann zogen wir zu Fuß weiter und marschierten durch die Ebene, wobei wir zur Rechten und zur Linken Dörfer der Römer hatten, bis wir mit ihnen zu einer Stadt gelangten, die Nijja heißt, einer großen menschenreichen Stadt, dann von hier zum Meere im Verlauf von zwei Tagen. Dann schifften wir uns ein und fuhr einen Tag lang, bis wir die Stadt Konstantinopel erreichten'»¹⁴³. Demnach würde Sanqara mit Leukai (etwa 25 km östlich von Nikaia) und Nijja mit Nikaia zusammenfallen¹⁴⁴. Marquart nimmt in der Lücke vor San-

142. Zum umstrittenen Datierungsproblem, vgl. Vasiliev, *Description*, S. 149ff.; Ostrogorsky, *Reisebericht*, S. 251ff.; Miquel, *Géographie* 1, XXII.

143. Marquart, *Streifzüge*, S. 208-212 (dt. Übers.); vgl. Vasiliev, *Description*, S. 154 (engl. Übers.), Vasiliev, *Byz. Arabes* II/2, S. 382f. (franz. Übers.).

144. Bei der Rekonstruktion des Itinerars bereitet die Identifizierung der Stadt Nijja die größten Probleme. Vasiliev, *Description*, S. 154, erkannte in diesem Namen die Stadt Ikonion (Konya), die sich jedoch nicht an der Straße Attaleia-Konstantinopel befand, und Ca-

gara eine große Stadt an, die er mit Kotyaeion gleichsetzt. Legt man die schematische Übersicht der byzantinischen Verkehrsverbindungen in Phrygien und Pisidien zugrunde, käme man etwa auf Synada oder Akroinon, die ungefähr in der Mitte der Strecke Attaleia - Leukai liegen¹⁴⁵. Die Gefangenen werden dann der Straße über Sarapta, Apameia, Synada, Akroinon, Nakoleia bzw. Eumeneia, Akmonia, Kotyaeion, Dorylaion, Leukai und Nikaia gefolgt sein. Die Überfahrt nach Konstantinopel dürfte entweder von Pylai oder von Prainetos erfolgt sein, da beide Häfen von Nikaia aus leicht zu erreichen waren¹⁴⁶.

Die gesamte Reisedauer betrug also neun Tage. Dies ist bestätigt von Ibn Hauqal, der die Distanz zwischen Attaleia und Konstantinopel zu Lande mit acht Reisetagen, zu Meere mit 15 Fahrttagen angibt¹⁴⁷. Diese Dauerzeit (neun Tage) wird im einzelnen unterschiedlich verteilt. Nach der Textrekonstruktion von Marquart: Attaleia-Kotyaeion 3 Tage, von hier bis Sangaros 3 Tage und von dort über Nikaia bis zum Meer 2 Tage¹⁴⁸. Nach Vasiliev: Attaleia-Ikonion 3 Tage, von dort nach Sangaros 3 Tage; dann bis zur Küste, wahrscheinlich bei Pylai oder Prainetos, 2 Tage (zu Fuß) und von dort auf dem Seeweg nach Konstantinopel 1 Tag¹⁴⁹. Nach Canard:

nard die Stadt Nakoleia (vgl. Vasiliev, *Byz. Arabes* II/2, S. 434); vgl. jedoch Miquel, *Géographie* 2, S. 414ff., Anm. 6.

145. TIB 7, S. 140.

146. Marquart, *Streifzüge*, S. 211f.

147. Ebda., S. 209; vgl. Vasiliev, *Byz. Arabes* II/2, S. 383, Anm. 5.

148. Marquart, *Streifzüge*, S. 211f.

149. Vasiliev, *Description*, S. 154, Anm. 30; die Reisedauer auf der Wegverbindung Attaleia-Ikonion gibt Idrisi im 12. Jh. mit 8 (1 Tag bis Kudrai, 1 Tag zur Mündung des 'Arûs, am Mittellauf des Eurymedon in der Gegend von Selge, 3 Tage über die pisidischen Oropeda nach Agrûsta, 1 Tag bis zum Fluß Kaluniya (?), im Gebiet von Mistheia, 1 Tag nach Amrûnî, 1 Tag bis Ikonion), Abû-l-fida mit 10 Tagen an;

Attaleia bis Nakoleia (südöstlich von Dorylaion) 3 Tage usw.¹⁵⁰.

5. Wie wertvoll die arabischen Autoren als Quellen für Itinerare im kleinasiatischen Raum sind, zeigt ein weiterer, auf eine Gesandtschaftsreise aus dem Jahre 721 bezogener Bericht Muqaddasis: «Ich habe es», schreibt Muqaddasi, «vom Juristen Abu 'Abd Allah Muhammad b. 'Umar al-Buhari erfahren, gemäß Abu Talib al-Yamani al-Hasan b. Yahya und seinem Vater Muhammad b. Sahl al-Hurasani, welcher Hisam b. Muhammad gelesen hatte, und Muhagid b. Yazid, der in eigener Person Halid al-Baridi am Tag begleitete, an dem er sich als Gesandter im Jahre 102 vor den Kaiser begab. «Wir waren», erzählt Muhagid, 'an sich und insgesamt zwei Muslime. Wir kamen in Konstantinopel an, dann verließen wir es und reisten nach Amorion; von da erreichten wir nach vier Tagen Laodikeia Katakekaumene und daraufhin al-Hawiyya, in der Berggrube...» Im weiteren Text wird die Besichtigung eines Höhlensystems mit Gräbern - in Verbindung mit der Siebenschläferlegende - in al-Hawiyya eingehend behandelt¹⁵¹. Der Ort lag «vielleicht in der Nähe von Ikonion»¹⁵². Unsere Quelle erlaubt eine für den diplomatischen Verkehr zwischen Byzantinern und Arabern wichtige Straße über Tarsos, die Kilikischen Pforten, Laodikeia Katakekaumene und Amorion nach Konstantinopel zu erkennen.

Diese für Muslime als auch für Christen berühmte Pilgerstätte besuchte um die Mitte des 9. Jh. der Astronom Muhammad b. Musa im Auftrag des Kalifen al-Wâthik (842-

vgl. hierzu, Tomaschek, *Kleinasien*, S. 54f.

150. Vasiliev, *Byz. Arabes* II/2, 434.

151. Al-Muqaddasi, *franz. Übers. v. Miquel*, S. 156ff.

152. Ebda., S. 282 (*Index géographique*, unter Hawiyya); TIB 4, S. 247.

847). Ibn Hurdadbiḥ, der den Bericht des Musa in seinem Werk aufgenommen hat, betont, daß sich die Pilgerstätte der Siebenschläfer nicht in Ephesos, wie man behauptete, sondern im Distrikt Kharama zwischen Amorion und Nikaia befinde. Bei der Besichtigung der Grube untersuchte Musa die darin ausgestellten mumifizierten Leichen. Der Anfang seines Berichtes lautet wie folgt: «Der Gesandte des römischen Kaisers führte uns von der Grenze zunächst nach Koron (in Kappadokien). Wir setzten unsere Reise fort und kamen nach vier Tagen vor einen Hügel ... Ein unteririscher Gang, dessen Eingang sich dicht am Boden öffnete, führte uns zur Grube der Siebenschläfer...»¹⁵³. Derselbe Autor erwähnt die Reise bzw. den Zug des Statthalters Aly ibn Yahya, «des Armeniers» (wahrscheinlich im Frühjahr 860), über den Paß von Karydion, die «Slavenburg», Podandos, Aquae Calidae, Lulon, Walia-See bis zur Schlucht, wo die Stätte der Siebenschläfer lag. Auf das Itinerar folgt die Erzählung der Besichtigung der Grube¹⁵⁴.

6. Eingehender wird die oben genannte Reisestrecke in einem Bericht von al-Garmi beschrieben, der sich im Werk Ibn-Hurdadbiḥs findet. Al-Garmi «hatte in den Grenzfestungen seinen Wohnsitz und kannte die Römer und ihr Land. Er hat Schriften über die Geschichte der Römer ... ihr Land, seine Straßen und Wege... verfaßt». Er befand sich unter den Kriegsgefangenen von Zapetra, die vom 16. bis zum 20. 9. 845 freigekauft wurden¹⁵⁵. In diesem Bericht werden folgende Stationen genannt: Tarsos, Kilikische Pforten, Podandos, Aquae Calidae bei Lulon, Ikonion, al-Alamain, [Abrumasma-

153. Ibn Hurdadbiḥ, 106f., S. 78f.

154. Ebda., 110f., S. 82f.; Vasiliev, Byz. Arabes I, S. 237; vgl. Al-Biruni, S. 285f.

155. Vgl. Marquart, Streifzüge, S. 28f.; Vasiliev, Byz. Arabes I, S. 203; Miquel, Géographie 1, XVIII.

na, «Tal der Nußbäume» oder «die Kreter», See des Basileios, as-Sind (?), Synada, Moghol (?)], Amorion, al-Ildj, Philomelion, Hebraike, Santabaris, Dorylaion, Malagina (= Palsalar?)¹⁵⁶, «die kaiserlichen Marställe», al-Ghabrâ (Eribolos oder Aer)¹⁵⁷, Hafenstadt von Nikaia, von wo aus das Gemüse nach Konstantinopel transportiert wurde, und die Meerenge¹⁵⁸. Für den Teil zwischen al-Alamain und Amorion werden also zwei Varianten genannt. Der Weg Santabaris-Dorylaion verlief höchstwahrscheinlich über Nakoleia und Danus, wie einem anderen arabischen Itinerar von Podandos durch Kappadokien nach Nordwesten zu entnehmen ist¹⁵⁹. Dieses Itinerar entspricht der Straße, die über Dorylaion, Amorion und Ikonion nach Herakleia führte¹⁶⁰.

7. Links von Danus zweigte eine Route ab, die über die Burg Balumyn, Kotyaeion und Ryndakos nach Abydos führte¹⁶¹.

156. Marquart, Streifzüge, S. 212f.; Lefort, Communications, S. 218.

157. Marquart, Streifzüge, S. 212f.; Lefort, Communications, S. 217.

158. Ibn Hurdadbiḥ, S. 73f.; das Itinerar wird «mit einigen graphischen Varianten bei Idrisi, S. 809, wiederholt»; vgl. TIB 7, S. 143, Anm. 27.

159. Ibn Hurdadbiḥ, 102f., S. 74f.; vgl. Honigmann, Un itinéraire arabe, S. 261f.; TIB 7, S. 143, Anm. 27.

160. Hild, Straßensystem, S. 61.

161. Ibn Hurdadbiḥ, 103, S. 75. Eine Verbindung über Kotyaeion benutzte bald nach 880 der Ex-Strateg Leon Apostypes, der, seines Postens enthoben, mit Hausarrest in seiner Geburtsstadt Kotyaeion bestraft worden war. Die Söhne Leons flüchteten, gleich nach einer Mordtat, die sie in Konstantinopel begangen hatten, wahrscheinlich über Prusa nach Kotyaeion, nahmen den Vater mit und zogen nach Syrien, das sie jedoch nicht erreichen konnten, da sie auf der militärischen Straße in Kappadokien vom Manglabiten Sartzapeton eingeholt und festgenommen wurden... (TheophCont, S. 306f.).

4. 3. *Der Handelsweg von den Warägern nach Byzanz*

Die um die Mitte des 9. Jh.s ins Blickfeld der Byzantiner getretenen Russen kamen erst später in Handelsbeziehungen mit dem Reich. § 8 des 911 abgeschlossenen Vertrags «regelt das Verfahren bei Schiffbruch, wobei Strandraub ausgeschaltet werden soll»¹⁶². Die Russen übernehmen die Pflicht, den «Ruderern» gestrandeter Schiffe Hilfe zu leisten, damit diese mit ihrem Kaufmannsgut beladen wieder auslaufen können. U. a. haben die Russen die Pflicht, das Schiff durch alle gefährlichen Stellen sicher zu geleiten. Wenn es wiederum durch widrigen Wind oder Sturm festgehalten wird, sollen die Russen die Mannschaften und das beladene Gut in Sicherheit bringen. Als Preis für den Loskauf Kriegsgefangener sieht der Vertrag eine hohe Summe von 20 Goldmünzen vor. Die Stelle läßt auf das Bestehen eines Handels mit Sklaven schließen, die von Rußland nach Byzanz importiert wurden.

Umfangreicher ist der Text des zweiten, im Jahre 944 abgeschlossenen Handelsvertrages. In der Intitulation sind 25 Gesandte und 28 Kaufleute der Russen genannt. Von den Kaufleuten tragen 26 skandinavische, einer einen estnischen und einer einen möglicherweise slavischen Namen. Als besonders wertvoll muß die Nachricht über die Anwesenheit zahlreicher Kaufleute in einer offiziellen Gesandtschaft eingeschätzt werden. Es handelt sich ohne Zweifel um eine ältere Gewohnheit, die leicht erklärbar ist. Die Kaufleute beherrschten oft mehrere Sprachen und kannten die Fernstraßen des Handels, so daß sie bei einer gefährlichen Fernreise als Führer dienen konnten. Außerdem war ihr Beisein bei Legationen, die u.a. wirtschaftliche Angelegenheiten

162. Hellmann, Handelsverträge, S. 649.

diskutieren und regeln sollten, unentbehrlich¹⁶³.

Kehren wir nun zum Inhalt des Vertrags zurück. Zu Anfang wird die Bedingung gestellt, daß die Gesandten und Kaufleute zukünftig nicht mehr mit Siegeln (die Gesandten mit goldenen, die Kaufleute mit silbernen), sondern mit Urkunden ausgestattet kommen dürfen. Diese Urkunden sollen die Bestätigung (und wohl Unterschrift und Siegel) des Kiever Großfürsten enthalten, daß bestimmte Leute mit bestimmten Waren im Namen des genannten Fürsten nach Byzanz kommen. Wer keine solche Urkunde vorweisen kann, soll auf der Stelle umgebracht werden¹⁶⁴. Die eintreffenden Kaufleute und Gesandten sollen die Stadt Konstantinopel durch ein bestimmtes Tor in Begleitung eines kaiserlichen Beamten ohne Waffen und zu je 50 Mann betre-

163. Wie nahe der Eigenschaft des Gesandten jene des Händlers stand, zeigt die Heranziehung bekannter jüdischer Händler von mittelalterlichen Herrschern zu diplomatischen Diensten. Als Beispiele führe ich die Juden Jakob, Isaak und Salomon an. Jakob, der dem persischen diplomatischen Dienst angehörte, war des Griechischen mächtig, weshalb er um die Jahreswende 573/574 mit einem Brief des Großkönigs nach Konstantinopel entsandt wurde (vgl. Menander, Fr. 18, 1, S. 156: βασιλεὺς ὁ Περσῶν ὡς τὸν Ῥωμαίων αὐτοκράτορα στείλας Ἰακωβόν, ὃς τὰ Περσικὰ ῥήματα τῇ Ἑλληνίδι φωνῇ διασαφηνίζειν ἠπίστατο; dt. Übers. v. Doblhofer, S. 159). Was Nationalität und Beruf des genannten Unterhändlers betrifft, sind wir auf Spekulationen angewiesen. Wahrscheinlich war Jakob kein Grieche gewesen, wie Doblhofer glaubt, sondern er hatte die griechische Sprache als Zwischenhändler lernen können. Isaak wurde von Karl dem Großen der Gesandtschaft beigegeben, die 797 an den Kalifen Harun-al-Raschid abging und 802 zurückkehrte (vgl. Ohler, Reisen, S. 40, 85); Salomon, ein Eunuch, führte um 948-949 im Namen der byzantinischen Regierung Verhandlungen mit den Andalusiern und den Franken (vgl. Dölger, Regesten I, Nr. 657, 658, S. 82f.).

164. Hellmann, Handelsverträge, S. 651: «Dies bedeutet eine deutliche Verschärfung der Kontrolle, die auf die neuerrungene Machtstellung von Byzanz hinweist».

ten. Es soll ihnen als Residenz ein Quartier bei der Kirche des hl. Mamas zugewiesen werden. Sie dürfen unter der Aufsicht eines Beamten Handel treiben. Die Höhe der Entschädigung für jeden von den Russen entflohenen Sklaven wird auf zwei Segeltuchballen festgesetzt. Für ein seidenes Segeltuch dürfen die Russen nicht mehr als 50 Goldmünzen bezahlen. Jeder Segeltuchballen wird dem kaiserlichen Beauftragten vorgezeigt und bestempelt. Während des Aufenthaltes, der auf jeden Fall vor Einbruch des Winters beendet werden muß, erhalten die Russen einen monatlichen Lohn und vor der Abreise Wegzehrung und alles, was ein Schiff benötigen kann.

Ganz neu ist die Bestimmung über den Schutz von Stadt und Land Cherson. § 8 verbietet den Russen, Cherson zu bekriegen und § 10 verbietet ebenfalls Angriffe gegen chersonitische Fischer, die die Russen in der Dnjeprmündung antreffen. Ebenfalls wird durch § 11 den Russen das Recht untersagt, an der Dnjeprmündung, in Beleoberez-e und beim Hagios Eleutherios zu überwintern. Im Bericht, der am Textende angeschlossen ist, heißt es, Igor und die Seinen hätten den Vertrag bekräftigt und darauf die griechischen Gesandten entlassen, nachdem ihnen Pelzwerk, Sklaven und Wachs mitgegeben worden waren. Auf der Rückreise folgten die griechischen Gesandten sowie die sie begleitenden Russen ohne Zweifel dem langen und gefährlichen «Fluß- und Seeweg von den Warägern zu den Griechen».

Die im DAI erhaltene wertvolle, weil rare Beschreibung der Reise der russischen Kaufleute nach Byzanz¹⁶⁵ stammt wahrscheinlich aus dem offiziellen, archivalisch festgehaltenen Augenzeugenbericht eines byzantinischen Kaufmanns oder Gesandten, der die Reise mitmachen konnte¹⁶⁶. Der

165. DAI I, c. 9, 3-104, S. 56ff.; vgl. DAI II, S. 25ff. (Kommentar); vgl. dt. Übers. v. Dieterich, Quellen II, S. 101-103.

unbekannte Verfasser des Berichts war mit der Topographie Konstantinopels sehr vertraut, wie aus seinen Angaben über die Breite des Hippodroms und des Tzykanisterion hervorgeht. Da dieser Gesandte militärische Erfahrung besaß¹⁶⁷ und Elemente der slavischen und skandinavischen Sprache kannte, ist als wahrscheinlich anzunehmen, daß er als Spezialist für die Steppenvölker an der Fahrt teilnahm. Die Reise, die während der Regierungszeit Konstantins VII. wahrscheinlich alljährlich unternommen wurde, erfolgte auf dem berühmten Flußweg von den Warägern nach Byzanz, der zugleich als Handels-, Heer- und Einwanderungsrouten gebraucht werden konnte. Söldner aus Norwegen und Schweden, wilde Steppenkrieger und unternehmungslustige Händler erfüllten fast alljährlich nach der Frühlingseis-schmelze die Stromschnellen mit Geschrei und Leben. Es war ein Handel, dessen Volumen im 10. Jh. mit der Gründung eines starken russischen Staates und seiner Verchristlichung wesentlich ansteigen konnte.

Die Fahrt der mit Rudern, Rudernpflocken und anderen Vorrichtungen ausgerüsteten Einbäume¹⁶⁸ begann im Monat Juni in Kiev; in Vitičev (60 km von Kiev am Dnjeprfluß gelegen) versammelten sich dann die Einbäume aus allen russischen Städten. Nach zwei bzw. drei Tagen brachen sie auf und fuhren auf dem Fluß nach Konstantinopel hinab. Die Rückreise mußte im Herbst angetreten werden. Das schwerste Hindernis der langen Flußfahrt stellte die Überwindung der zahlreichen Stromschnellen des Dnjeprflusses dar¹⁶⁹, denn die Einbäume mußten durch geschicktes Ab-

166. Vgl. hierzu, DAI II, S. 19.

167. DAI I, S. 60, 69-70; vgl. Langes, Θέση των Ρως, S. 311ff.

168. Zu ihrem Aussehen, vgl. DAI II, S. 23ff.

169. Ebda., S. 38ff.; Davidson, Viking Road, S. 84ff.; Koder, Lebensraum, S. 73ff.

stoßen mit Stangen¹⁷⁰ sicher durch die Felsenklippen geleitet bzw. ans Land geführt und anschließend auf den Schultern entlang dem Ufer bis an die nächste Stromschnelle getragen werden. Beim Übersetzen an der vierten und der siebten bei der Furt Krarion liegenden Stromschnelle hatten dazu bestellte Wachen auf der Hut zu sein, um Angriffe der gefürchteten Petschenegen abzuwehren. Von Krarion gelangten die Russen zur Insel Hagios Gregorios und von dort in vier Tagesfahrten zur Insel Hagios Aitherios. Auf dieser Insel erholten sich die Händler und Bootsleute, die Einbäume an Land gezogen, zunächst von den Strapazen des schwierigen Unternehmens. Anschließend wurden innerhalb von zwei oder drei Tagen die Schäden beseitigt und die Einbäume für die bevorstehende Fahrt entlang der westlichen Schwarzmeerküste bereitgestellt. Die Reise von Kiev bis zur Dnjepr-mündung nahm wahrscheinlich 18 bis 19 und von dort bis Konstantinopel ca. 20 Tage in Anspruch, so daß die Fahrt insgesamt sechs bis sieben Wochen gedauert haben soll¹⁷¹.

Eine wohl leichtere Etappe der anstrengenden Reise begann an der sumpfigen Mündung der Flüsse Dnjepr und Bug. Ausgestattet mit Mästen, Segeln, Steuerrudern und wahrscheinlich auch mit den den Rumpf erhöhenden seitlichen Planken stachen die Fahrzeuge in See. Die darauf folgenden Stationen der Reise hießen Dnjestr-mündung, Aspros-Fluß, Selinas/Sulinas¹⁷², Nebenfluß der Donau und Nordgrenze Bulgariens zu den Patzinaken hin, Insel des Hagios Georgios (Dranov) in der Donaumündung, Kono-

170. Andernfalls griff man zu dieser Maßnahme, um ein Zusammenschlagen der Schiffe zu verhindern; vgl. Gregor von Nazianz, *De vita sua*, S. 60, V. 153; Prokop, *Vandalenkrieg I* (= *De bellis III*) 13, 7, S. 96.

171. DAI II, S. 37; vgl. Davidson, *Viking Road*, S. 82.

172. Zur Herkunft des Wortes, vgl. Barnea, *Danube*, S. 585.

pas¹⁷³, Konstantia an der Dobrudja-Küste, Varna-Fluß, Panyos (Ditzina)-Fluß und Mesembria, wo die bulgarisch-byzantinische Grenze lag. Dort endete ihre «qualvolle und gefährliche, mit beschwerlichen Durchfahrten verbundene Seereise». Die Reise eines Teils der Russen von Mesembria bis zur byzantinischen Hauptstadt hat unlängst Litavrin in einer eingehenden Studie rekonstruiert¹⁷⁴. Ein anderer Teil, nämlich die Ruderer und die Krieger, hätten in Mesembria tatsächlich ihre Fahrt beenden müssen, so daß von ca. 1000 Männern, welche die Reisegesellschaft ausmachten, nur um die 200 Kaufleute und Gesandte mit einem Teil der Dienerschaft weiterreisen durften¹⁷⁵. In Mesembria, wo ein «Warenhaus» und eine Garnison lagen, hätten die zurückgelassenen Krieger und Ruderer ihre Boote ans Land gezogen und sich auf die Rückkehr vorbereitet. Nach Litavrin wurden die Waren entweder auf russischen Booten bzw. auf byzantinischen Seglern in die Hauptstadt transportiert oder auf Lasttieren dahin gebracht. Die letzte Alternative ergebe sich aus Timarion, wonach russische Waren während der achttägigen¹⁷⁶ jährlichen Messe des hl. Demetrios (20. - 27. Oktober) auf dem Landweg von Konstantinopel nach Thessalonike kamen¹⁷⁷.

In Konstantinopel nahmen die Russen in ihrem Mitaton¹⁷⁸

173. Ebda., S. 586.

174. Litavrin, *Kiever Rus' und Byzanz*, insbesondere, S. 51-53.

175. Ebda., S. 49: «die Zahl der Russen... war, vorsichtig geschätzt, kaum geringer als eintausend bei jedem Zug»; vgl. ebda., S. 50.

176. Timarion, c. 4, S. 52: ἀρχεται δὲ πρὸ ἑξ τῆς ἑορτῆς ἡμερῶν, λήγει δὲ κατὰ τὴν δευτέραν τῆς κυρίας εὐθὺς.

177. Ebda., c. 6, S. 55; vgl. Litavrin, *Kiever Rus' und Byzanz*, S. 52f.

178. Vom 6. Jh. an gab es in Konstantinopel je nach Nation verschiedene Mitata. Besonders stark besetzt war das kurzlebige türkisch-sogdische Mitaton (569-581). Aus den Türken, die sich bei verschie-

Quartier. Wie groß es war, ergibt sich aus der Beschreibung des Besuchs der Fürstin Olga von Kiev in Konstantinopel¹⁷⁹. Schätzungsweise nahmen an beiden offiziellen Gastmahlen, die am 09. 09. 946 und am 18. 10. 946 oder 957 im Palast stattfanden, insgesamt 149 Russen teil. Außer diesen Personen hielten sich damals im russischen Mitaton die persönliche Gefolgschaft und die Dienerschaft der Fürstin, der Kaufleute und der Gesandten auf, so daß bei diesem historischen Besuch die Gesamtzahl der Russen, die sich in Konstantinopel befanden, um die 800-1000 Personen betrug, während die ganze Reisegesellschaft, die bis zum Hafen von Mesembria die Fahrt mitgemacht hatte, um die 1500 Personen umfaßte¹⁸⁰.

Wahrscheinlich sind selbständige Reisen griechischer Händler nach Rußland und Mittelasien nicht ausgeschlossen; sie dürften jedoch seltener gewesen sein. Um 1000 traf al-Biruni in Chwaresm einen Byzantiner, offensichtlich einen Händler, an¹⁸¹. Die Bekehrung der Russen und die daraus resultierende Normalisierung der byzantinisch-russischen Beziehungen in den 80er Jahren des 10. Jh.s hatten die objektiven Voraussetzungen dazu günstiger gestaltet.

denen Gelegenheiten dort niedergelassen hatten, wählte der Gesandte Valentinus 106 Leute und nahm sie mit auf die Reise nach Mittelasien (575); vgl. Menander, Fr. 19, 1, S. 170; dt. Übers. v. Doblhofer, S. 169f.).

179. De cer. I, S. 597f.

180. Vgl. Litavrin, Σύνοψη, S. 146ff., 169.

181. Strohmaier, Arabische Quellen, S. 242f.

VII. EPILOG: EINSTELLUNGEN ZUM REISEN UND REISEWIRKLICHKEIT IN BYZANZ

Seit dem 6. Jh. scheinen Forschungsreisen in Byzanz nicht mehr unternommen worden zu sein. Es ist denkbar, daß die territorialen Verluste und die Gefahren, die die Krisenepoche des 7. und 8. Jh.s mit sich brachte, den geographischen Horizont des Byzantiners einschränkte und seine Lust an weiträumigen Reisen dämpfte. In der mittelbyzantinischen Zeit reiste man nicht mehr aus Wißbegier oder als Tourist «spec-tandi causa» oder zum Urlaub¹, sondern um damit eine prak-

1. Vergnügungsreisen waren nur Kaisern und Aristokraten objektiv möglich und ethisch erlaubt. Neben den schon oben behandelten kaiserlichen Metastasiata seien an dieser Stelle auch die Jagdreisen byzantinischer Aristokraten auf verlassene Inseln oder auf Berge (z. B. die nach der Vita Theoctistae, c. 11, S. 228, unternommene Reise euböischer Jäger nach Naxos, um dort Hirschen und Wildziegen zu jagen, oder der von der Vita Pauli iunioris c. 25, S. 64ff., berichtete Ausflug des παῖρος der Insel Samos, Theophanes, auf den Berg Kerkes, wo er den hl. Paulos von Latros antraf und kennenlernte) und ihre Sommerreisen in die Domänen, die sie in der Nähe Konstantinopels besaßen, erwähnt. Nach dem Bericht der Vita Basilii iunioris, c. 42ff., S. 34* ff. besaß Gregorios, der Verfasser der Vita, im Stadtgebiet von Rhaidestos ein Proasteion. Dahin begab er sich im Sommer 943 mit umfangreichem Gepäck und zahlreicher Dienerschaft zunächst auf dem Land- und dann auf dem Seeweg. Gregorios meinte, diese lange und gefährliche Reise (!) gelte hauptsächlich einem praktischen Zweck, einem Geschäft, «διὰ νόμιμα»; es lag allein an den Umständen, daß Gregorios nicht nur die Arbeit seiner Lohnarbeiter beaufsichtigte, sondern in der Zwischenzeit oft zum Fluß der Stadt ging, um dort

tische Aufgabe zu erledigen oder eine seelische Not zu befriedigen².

Wie schon oben betont worden ist, empfand der konservative Byzantiner, der sich jahrelang an seinen Geburtsort gebunden fühlte, die Reise hauptsächlich als Trennung³, weshalb sie in den Texten in erster Linie als Heimatsentzug (ἀποδημία) definiert wird. Die daraus resultierenden Schmerzense Gefühle suchte man durch die Umdeutung der mönchischen Auswanderung als Einwanderung (ἐπιδημία) in die himmlische Heimat möglichst zu verdrängen. Unter einem anderen Blickwinkel wurde die Reise vom Urerlebnis der Fremde «begleitet». Die Auswanderung (μετανάστευσις) wurde mit dem Wort «ξενία», d.h. «Reise in die Fremde» wiedergegeben, wobei «Fremde» (ξένη) nicht unbedingt «Ausland» bedeutet, sondern hauptsächlich eine unwirtliche Gegend mit unterschiedlichem Kulturniveau, unterschiedlichen Sitten und Bräuchen andeutet. Trotz alledem «war den Byzantinern der Drang in die weite Welt nicht fremd»⁴.

Zumeist waren sie als Pilger unterwegs. Quellenmäßig am reichlichsten dokumentiert, stellt die Pilgerfahrt wohl die populärste und billigste Reiseart in Byzanz dar. Da man mit Hilfe verschiedener Einrichtungen mit wenig Kosten die Probleme des Unterhalts und der Unterbringung bewältigen

zu baden und sich bei unerträglicher Hitze zu erfrischen. Um einen damals nicht existierenden Begriff zu gebrauchen, war der «Urlaub» des Gregorios nicht der eigentliche Zweck, sondern eine Folge seiner Geschäftsreise.

2. Daß die Reise in Byzanz einen ausgesprochen praktischen Charakter hatte, hing wahrscheinlich auch mit einem allgemeinen Merkmal des christlichen Mittelalters, nämlich der ständigen Sorge für die Rettung der Seele und dem damit verbundenen Verzicht auf die Freuden des alltäglichen Lebens, zusammen.

3. Vita Lucae Stylitae, c. 3, S. 15, 16-17; ebda., c. 7, S. 20, 15-18.

4. Kashdan, Byzanz, S. 13.

konnte, konnten Leute aus allen Bevölkerungsschichten, zumindest einmal in ihrem Leben, nach Jerusalem pilgern.

Ferner hat es Reisen von byzantinischen Kaufleuten immer gegeben. Der in der Burg von Rossano lebende Mönch und einstige Kaufmann, Georgios, zweifelte nicht daran, daß seine Handelsreisen «zum Ruhm der Welt» unternommen worden seien, auch wenn er dabei Gutes und Böses erfahren habe⁵. Die Kaufleute teilten also die Ansichten bestimmter Kirchenkreise⁶ und die Vorurteile der aus dem Adelsstand stammenden Autoren⁷ dem Handel gegenüber⁸ kaum. Allein die Handelstätigkeiten der Kirche von Alexandria zeugen davon, daß die Kirche sich in der Praxis viel pragmatischer verhielt, als es die an die Adresse der Kaufleute gerichteten Vorwürfe erwarten ließen⁹.

Unter den Privatreisenden stellten die Mönche im allgemeinen eine erstaunlich mobile Gruppe dar, indem sie oft ein

5. Vita Nili iunioris, c. 34, S. 80.

6. Die Rigoristen und die Kirche konzentrierten ihre Polemik auf den ethischen Aspekt des Handels: Kauf und Verkauf seien mit maßlosem Gewinnstreben, Betrug und anderen unsittlichen Praktiken eng verbunden; vgl. hierzu, John of Ephesus, Lives II, S. 576ff.

7. Die Beschäftigung mit dem Handel erschien den Chronisten als zu plebejisch und minderwertig. Sie erzählen, Theophilos habe einmal die Verbrennung eines der Augusta gehörenden und im Hafen Konstantinopels ankernden Frachters angeordnet, mit dem Argument, «Gott hat aus mir einen Kaiser gemacht und du wirst mich nicht zu einem Schiffsreeder verwandeln (TheophCont, S. 88, 10-89, 14; ebda., S. 628, 3-6; Genes., S. 53, 90-99); Lopez, Trade, S. 84f., sah diese merkwürdigen Worte als Plädoyer für das seßhafte Leben und die Agrarwirtschaft an und hielt die Anekdote für einen Beweis dafür, daß die regierende Landaristokratie in Byzanz dem Seehandel feindlich gesinnt gewesen sei.

8. Diese Ansichten und Vorurteile liefern eine Erklärung dafür, daß für die mittelbyzantinische Zeit Reisen von byzantinischen Kaufleuten schwach belegt sind.

9. Claude, Handel, S. 200ff.

Wanderleben führten. Die asketische «Heimatlosigkeit» und der ausgeprägte Individualismus des Byzantiners, «der mit der Unterordnung unter einem Abt ... nur schwer zurechtkam», werden als die Hauptgründe dafür angeführt, daß die Mönche sich selten an die immer wieder von den Synoden eingeschärfte Bindung an einen Ort, die sog. «*stabilitas loci*», hielten¹⁰.

Dennoch gab es neben den Emigranten wie Nikon, der seine Heimat in Paphlagonien für immer verließ, um sich nach vielen Reisen in Kleinasien, auf Kreta und Peloponnes im fernen Sparta niederzulassen¹¹, und den sog. «Söhnen des Odysseus», die wie Elias von Castrogiovanni nach einer langer Irrfahrt heimkehrten¹², regionale Heilige, die auf ihren Reisen benachbarte Orte aufsuchten, wenn sie überhaupt reisten. Zur letzten Kategorie gehörten wohl die im Dreieck Konstantinopel - Olympos - Kyzikos lebenden Mönche, die oft edler Abstammung waren und sich deshalb kaum den Strapazen einer langen Reise gewachsen fühlten. Als Beispiele dafür seien der Erzmärtyrer des Bildersturms, Stephanos der Jüngere, und Nikephoros, der Abt des Klosters in Medikion, genannt: der erste verließ niemals sein Kloster auf dem Berg Auxentios, der zweite reiste nur einmal in seinem Leben, um aus Gesundheitsgründen seine Geburtsstadt Konstantinopel zu besuchen¹³. Eine Ausnahme innerhalb dieser Mönchsgruppe bildeten die aus dem einfachen Volk stammenden Mönche, wie die zahlreichen Reisen des hl. Ioannikios belegen, die er nach seinem Wehrdienst unternahm¹⁴.

10. Beck, Jahrtausend, 213f.

11. Vita Niconis, c. 4ff., S. 38ff.

12. Vita Eliae iunioris, c. 9ff., S. 14ff.

13. Vita Nicephori Medicii, c. 17, S. 422.

14. Hierzu ausführlich, Malamut, Route, S. 113-128; vgl. Kuntura-Galake, Καταμερισμός, S. 498ff.

Reiselustiger als die bithynischen und konstantinopolitanischen Mönche waren die Mönche der Provinz. Die Mehrheit sah, wenn auch mit Einschränkungen, die Reise «ad loca sancta» und in die Abgeschiedenheit und das Herumwandern, dort, wo es Menschengesiedlungen, geschweige denn Städte kaum gab, als die einzigen ethisch zulässigen Reisearten an. Die Stadt mit ihren Versuchungen und die menschliche Nähe wurden als eine potentielle Quelle von seelischen Gefahren für den Gläubigen betrachtet. Daher war es Mönchen, die in Dienstangelegenheiten nach Konstantinopel reisen mußten, strengstens untersagt, den Hippodrom zu besuchen, um als Zuschauer die «teuflischen» Pferde- und Wagenrennenspiele zu genießen¹⁵. Einst weigerte sich Neilos von Rossano, gemeinsam mit dem kaiserlichen Leibkämmerer Eunuchos und dessen Mutter die Reise nach Konstantinopel mitzumachen, um sie dort zu Mönchen zu scheren, indem er dafür folgende Erklärung abgab: «Es wäre unnützlich für mich, diese Abgeschiedenheit und die mit mir leidenden Armen zu verlassen, in den Städten herumzuirren und auf mich die Sorge für weltliche Dinge zu nehmen. Gibt es vielleicht in Konstantinopel Mangel an Mönchen und Äbten, so daß die dort 'von der Welt Abrückenden' ausschließlich durch mich geschoren werden müssen?...»¹⁶. Bei der Entscheidung des Neilos mag auch sein hohes Alter und die lange Distanz eine wichtige Rolle gespielt haben. Aber der Hauptgrund für sie liegt doch darin, daß er vor allem den Kontakt mit den Sünden und den Sorgen der städtischen Kultur fürchtete. Wie kraß ist der Unterschied zu den Werten des Altertums, als man reiste, um Städte und Sitten der Menschen kennenzulernen (Proömion von Odyssee)! Im Gegen-

15. Vita Lazari Galesiotae, c. 233, S. 580; über die verschiedenen Sportveranstaltungen im Hippodrom, s. Hunger, Reich, S. 187ff.

16. Vita Nili iunioris, c. 66, S. 106.

satz zu Neilos kam der hochbejahrte und kranke Elias von Castrogiovanni einer vom Gesandten Kusionios übermittelten Vorladung des Kaisers nach Konstantinopel entgegen und trat die Reise an, jedoch erst, nachdem der zum Tode Verurteilte Kolumbus von Leon VI. begnadigt worden war¹⁷.

Bei anderen Einwohnern der Provinz dürfte der Wille zum Reisen in die Hauptstadt nur selten vorhanden gewesen sein. Der Grund dafür muß in der instinktartigen Furcht vor den Behörden und der Obrigkeit gesucht werden. Kekaumenos riet die Provinzstatthalter davon ab, Reisen nach Konstantinopel zu unternehmen, denn sie könnten sich als lebensgefährlich erweisen¹⁸.

Ähnlich betrachteten die Vertreter des konstantinopolitanischen Adels und die Gelehrten die Reise in die Provinz zur Übernahme einer Kommandostelle oder zur Ableistung einer Strafe als eine Verbannung ans Ende der Welt bzw. in ein Barbarenland, auch wenn der neue Sitzort nicht sehr weit von der Hauptstadt entfernt war, auch wenn er im klassischen Griechenland, der «Wiege der Kultur», lag¹⁹. In dieser Einstellung des Adels, die I. Sevcenko treffend als «Pariser Komplex» bezeichnet hat²⁰, fand das psychische Schisma zwischen

17. Vita Eliae iunioris, c. 66, S. 106.

18. Kek. c. 218ff., S. 76ff.; dt. Übers. v. Beck, S. 128ff.

19. Darrouzès, *Épistoliers*, S. 69; vgl. Psellos, *Scripta min.* II (= Epp., Nr. 34), S. 54, 28 - 55, 6: ... Σὺ δὲ τῆς ἐνταῦθα Ἑδέμ (ironisch) οὐ πρὸ πολλοῦ πειραθεῖς, εἰ μὴ θάττον ἀπήλλαξαι, ἐτεθνήκεις ἂν.; vgl. Theoph. Achrid. Epp., Nr. 4, 58-60, S. 141: Κάτεμν τοίνυν ἐπὶ Βουλγάρους ἀτεχνῶς Κωνσταντινουπόλεως, τὸ ξένον Βούλγαρος ἀπόζων σαπρίας ὡς ἐκεῖνου τοῦ τῶν κωδίων γράσου...; ebda., Nr. 5, 34-41, S. 145: Πλὴν ὅσον οὐ βασίλει δουλεύω..., ἀλλὰ δούλοις βαρδάρους ἀκαθάρτους κινάβρας κωδίων ἀπόζουσιν...; vgl. hierzu, folgendes Gedicht des Johannes Geometres: «Auf einen, der in Griechenland verbauerte (Titel). Nicht ein Barbarenland, nein! —Hellas schautest du/ und wurdest ein Barbar in Red' und Lebensart (Cramer, *Anecdota Graeca* 4, S. 285).

20. Sevcenko, *Constantinople*, S. 738f.

der reichen Hauptstadt, der Stätte einer verfeinerten Kultur, und der armen byzantinischen Provinz ihren deutlichsten Ausdruck.

Der Gedanke an die Reisegefahren war eine weitere Ursache für die Abneigung zum Reisen. Literarische Topoi, wie das immer wiederkehrende alte Motiv der fingerdicken Schiffsplanken, die den Reisenden vom Tode trennen²¹, die Reisetopik, die reich an Bildern der wilden, feindlichen, voller Gefahren steckenden Natur ist²², und die Gefahrenlisten²³, die eine immer präsente Realität widerspiegeln²⁴, legen davon Zeugnis ab, daß der Byzantiner immer der dunklen Seite des Reisens gedachte.

Ferner ist zu beachten, daß es den Leuten aus den untersten Schichten nicht nur an Geld und Mitteln, sondern auch an Zeit zum Reisen fehlte. Wenn die ἐνδεεῖς überhaupt reisen konnten²⁵, dürfte es sich kaum um weite Wanderungen gehandelt haben. Was man also im Altertum über Korinth sagte, hat im Mittelalter für Konstantinopel Geltung: «Nicht jeder darf/kann nach Konstantinopel reisen». Schließlich mußten folgende Gegebenheiten, die auf die Freiheit des Verkehrs einen negativen Einfluß ausübten, genannt werden: die Bindung an die Scholle, die die abhängigen Bauern der Bewegungs- und Reisefreiheit beraubte²⁶, die soziale Stellung der

21. Vgl. Christ. Mitylenaios, *Gedichte*, Nr. 109, 183-185, S. 74: οὐκ οἶσθ' ὅτε πλεῖς τὸν θαλάττιον πόρον/... (σε θανάτου)/ οὐδὲν διεῖργον ἡ σάνις λεπτὴ μόνον.

22. Kazhdan, *System der Bilder*, S. 229.

23. John of Ephesus, *Lives I*, S. 154; Vita Methodii, c. 14, S. 97; Kek., c. 99, S. 46.

24. Bei diesen Listen handelt es sich bestimmt um eine bewußte Nachahmung des berühmten Abschnitts aus dem 2. korinthischen Brief des Völkerapostels Paulus; vgl. hierzu, Ohler, *Reisen*, S. 11.

25. Vgl. Vita Lucae Stylitae, c. 9, S. 21.

26. Vita Theodori Syceotae, c. 148, S. 117.

Frau und schließlich die Politik des byzantinischen Staats, der danach trachtete, den Strom parasitischer und unruhiger Elemente und gefährlicher Abenteurer nach Konstantinopel mit allen Mitteln zu bändigen.

Im Gegensatz zu den Arabern²⁷ waren die Byzantiner dem Reisen gegenüber konservativ bzw. negativ eingestellt. Es läßt sich leicht feststellen, daß es in Byzanz nicht wenige Leute gab, die nur einmal bzw. nie in ihrem Leben reisen konnten; doch gab es daneben Tausende von Menschen, die sehr oft bzw. stets unterwegs waren. Treffend und malerisch bezeichnet A. Kazhdan diese Reisewirklichkeit in Byzanz, wenn er mit Recht feststellt, daß die mittelalterliche Welt unbeweglich und zugleich beweglich gewesen sei²⁸.

27. Miquel, Géographie 1, S. 114, führt folgenden Abschnitt von Al-Faqih an: Das Exil (gurba) erschreckt uns nicht, wenn es von Lebensmitteln «begleitet» wird, die Trennung betrübt uns nicht, wenn sie uns die Freiheit erlangen läßt, weil die Armut erschreckender als das Exil und die Gesellschaft des Reichtums süßer als die der Heimat ist. Die Armut in der Heimat ist wie ein Exil, das Glück (Vermögen) im Exil wie eine Heimat.

28. Kashdan, Byzanz, S. 13.

ΤΑΞΙΔΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΟ ΒΥΖΑΝΤΙΝΟ ΚΡΑΤΟΣ

(Περίληψη)

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας, που είναι διαρθρωμένη σε επτά συνολικά μέρη, αποτελούν τα ταξίδια και η επικοινωνία στο Βυζαντινό Κράτος από τις αρχές του δού μέχρι τα μέσα περίπου του 11ου αι.

Το πρώτο και εισαγωγικό μέρος έχει ως θέμα τις συνήθειες και τις προϋποθέσεις των ταξιδιών. Η άφιξη και η αναχώρηση παπών, πριγκιπών και άλλων επιφανών προσώπων ήταν τελετουργικές, επεξεργασμένες μέχρι τις τελευταίες λεπτομέρειες τους διαδικασίες· αντίθετα, όταν επρόκειτο για ιδιωτικά ταξίδια, τη συμπεριφορά των ενδιαφερομένων καθόριζε αποκλειστικά το συναίσθημα και ο αυθορμητισμός. Ο απλός Βυζαντινός πολίτης εξέφραζε έντονα τη θλίψη του, όταν έπρεπε να αποχωριστεί τα αγαπημένα του πρόσωπα και να ταξιδέψει, και τη χαρά του, όταν επέστρεφε από ένα, όχι απαραίτητα μακρινό ταξίδι. Οι αναδράσεις αυτές εξηγούνται, από τη μια μεριά, από την επικινδυνότητα των μεσαιωνικών ταξιδιών, κι από την άλλη, από την άκρως συντηρητική νοοτροπία μιας αγροτικής κοινωνίας προσκολλημένης στο έδαφος, την κοινότητα και την οικογένεια.

Επαρκή εφόδια, χρήματα και ταξιδιωτικά έγγραφα ήταν προϋποθέσεις ζωτικές για τη διεκπεραίωση ενός ταξιδιού. Τα κύρια συστατικά στοιχεία της εξάρτυσης των ταξιδιωτών ήταν το δισάκι και η πολύτιμη ταξιδιωτική ράβδος. Η ενδυμασία ήταν προσαρμοσμένη στο είδος, τη διάρκεια και τις αναγκαιότητες του ταξιδιού, καθοριζόνταν όμως παράλληλα από την κοινωνική τάξη και το επάγγελμα. Οι οδοιπόροι επιδίωκαν να πά-

ρουν μαζί τους όσο πιο λίγα εφόδια ήταν δυνατό, και οπωσδήποτε τα απολύτως απαραίτητα, δηλ. ψωμί και νερό. Οι μοναχοί και οι άγιοι ταξίδευαν συχνά ανυπόδητοι και με ρυπαρά και σχισμένα ενδύματα, οι προσκυνητές με μακρύ μανδύα και το χαρακτηριστικό ραβδί, στρατιώτες, διανοούμενοι και νομικοί με την επαγγελματική τους στολή, εκπρόσωποι του κράτους με προσεγμένη και ανθεκτική στις κλιματικές αντιξοότητες ενδυμασία. Τα εφόδια του ταξιδιώτη της θάλασσας περιλάμβαναν στρώματα, ενδύματα και ένα πλήθος από σκεύη, ενώ το μικρό απόθεμα τροφίμων αποτελούνταν κυρίως από ψωμί, κρασί και λάδι. Η μετακίνηση είτε με πλοίο είτε με μεταφορικά ζώα καθώς και η κατάλυση σε πανδοχεία απαιτούσαν με βάση τις υπάρχουσες ενδείξεις υπολογίσιμα έξοδα, τα οποία δεν ήταν πάντοτε σε θέση να καταβάλουν οι φτωχοί ταξιδιώτες. Τα έξοδα ήταν περισσότερα, όταν επρόκειτο για ομάδες.

Υπήρχαν διάφοροι τύποι ταξιδιωτικών εγγράφων, για την έκδοση των οποίων αρμόδιοι ήταν ο *magister officiorum* μέχρι τον 7ο αι. και ο Λογοθέτης του Δρόμου μαζί με τον Έπαρχο της Πόλης αργότερα, ενώ στην επαρχία και τις μεθοριακές περιοχές οι άδειες ταξιδιών ή εισόδου στο βυζαντινό έδαφος υπογράφονταν και σφραγιζονταν από τις τοπικές αρχές. Οι έλεγχοι στα στρατηγικά θαλάσσια περάσματα της συνεχώς μετατοπιζόμενης και ευρείας μεθοριακής ζώνης με το Χαλιφάτο ήταν ιδιαίτερα εντατικοί στα αποκορυφώματα της αραβικής εφόδου· αυτό υπαγορεύονταν από το φόβο διείσδυσης εχθρικών κατασκοπών στη βυζαντινή επικράτεια. Ιδιαίτερα αυστηροί επίσης ήταν οι έλεγχοι, στους οποίους υποβάλλονταν, και οι γραφειοκρατικές διατυπώσεις, στις οποίες υπέκειντο εμπορικά καραβάνια, πλοία και ημιαυτόνομοι τοπάρχες της βυζαντινής περιφέρειας, όταν επισκέπτονταν την Πόλη ή αναχωρούσαν από αυτή.

Οι εύποροι ταξίδευαν συνήθως σε ομάδες με πλούσια αποσκευή και πολυάριθμο υπηρετικό προσωπικό, ενώ στους μονήρεις και φτωχούς ταξιδιώτες ήταν αρκετό, να εξασφαλίσουν έ-

να οδηγό, για να τους δείχνει το δρόμο· αυτό συνεπάγονταν συνήθως την υποχρέωση να παρέχουν στον οδηγό τους υπηρεσίες στη διάρκεια του ταξιδιού.

Οι ταξιδιώτες κατέλυαν σε σπίτια ιδιωτών, σε ξενοδοχεία και πανδοχεία. Φορείς της ιδιωτικής-φιλοξενίας, η οποία γίνεται ιδιαίτερα σημαντική μετά τις αρχές του 7ου αι., ήταν οι επίσκοποι και οι αξιωματούχοι, σπανιότερα φτωχοί άνθρωποι του λαού, αποδέκτες της οι περιπλανώμενοι ή ταξιδεύοντες άγιοι. Τα ξενοδοχεία, χτισμένα σε επίκαιρα σημεία οδικών αρτηριών και σε πολυσύχναστα λιμάνια, που εξυπηρετούσαν κατ'εξοχήν την κυκλοφορία των προσκυνητών, προσέφεραν δωρεάν τις υπηρεσίες τους στους πιστούς και ιδιαίτερα σε ξένους, φτωχούς, ασθενείς και άλλους αναξιοπαθούντες. Πρόκειται για διώροφα συνήθως κτίρια με μαγειρεία, κοιτώνες και σταύλους για τα ζώα των ταξιδιωτών. Ο 6ος αι. υπήρξε μια εποχή μεγάλης ακμής και αυξανόμενης εξειδίκευσης των ευαγών ιδρυμάτων, όπως προκύπτει από τη σύγκριση των Οδοιπορικών της Εγερίας (4ος αι.) και του Αντονίνου της Πλακεντίας (6ος αι.). Η παρακμή τους αρχίζει στην καμπή από τον 6ο προς τον 7ο αι.

Τα πανδοχεία ως καταλύματα κερδοσκοπικού χαρακτήρα προσέφεραν στην ταξικά πολύχρωμη πελατεία τους όχι μόνο ύπνο, φαγητό και ποτό, αλλά και μουσική και χορό, ακόμη και αγοραίες γυναίκες, γι' αυτό και συχνά στηλιτεύονται στα κείμενα των Πατέρων, ενώ οι συνοδικοί κανόνες απαγόρευαν ρητά στους μοναχούς να συχνάζουν σ' αυτά. Σχετικά με το προσωπικό των πανδοχείων και τις συνθήκες κατάλυσης σ' αυτά μας πληροφορεί ο Βίος του Θεόδωρου από τις Συκεές της Μ. Ασίας. Από τη ίδια πηγή προκύπτει η στενή σχέση μεταξύ πανδοχείων και των σταθμών των κρατικών ταχυδρομείων. Τα πανδοχεία ήταν, σύμφωνα με αρχαιολογικές μαρτυρίες, επιμήκη κτίρια με ένα επιβλητικό περιστύλιο. Το κεντρικό τμήμα των δύο ορόφων καταλάμβαναν οι κοιτώνες, ενώ γύρω τους υπήρχαν μικρότεροι χώροι που λειτουργούσαν ως γραφεία, εστιατόρια και

τα σχετικά. Άλλα πανδοχεία στο γεωγραφικό χώρο της Συρίας, προορισμένα κυρίως για εμπορικά καραβάνια, διέθεταν μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους και σταύλους. Παράλληλα με τα πανδοχεία λειτουργούσαν στις πόλεις “φουσκάρια”, “καπηλεία” και “εργαστήρια”, δηλ. ταβέρνες, που προσέφεραν φαγητό και ποτό, όχι όμως διανυκτέρευση.

Το δεύτερο μέρος του βιβλίου έχει ως θέμα διάφορες κατηγορίες ιδιωτικών ως επί το πλείστον ταξιδιών. Η πρώτη ενότητα είναι αφιερωμένη στα εμπορικά ταξίδια. Η καμπή από τον 6ο στον 7ο αι. σημαδεύεται από μια σημαντική αλλαγή στην οργάνωση των θαλάσσιων ταξιδιών. Τα κρατικά σωματεία ναυκλήρων εξαφανίζονται και τη θέση τους παίρνουν ανεξάρτητοι ναύκληροι, οι οποίοι εργάζονται για το δικό τους κέρδος με βάση κανόνες και μορφές οικονομικής συνεργασίας που περιγράφονται με λεπτομέρειες στη νομική συλλογή “Νόμος Ροδίων Ναυτικός”. Οι εμπορικές δραστηριότητες των ναυκλήρων καλύπτουν όλη τη Μεσόγειο. Τα πλοία τους φθάνουν μέχρι την Ιταλία και τη Γαλλία· πιο σπάνια μαρτυρούνται ταξίδια μέχρι τα Βρετανικά Νησιά. Η Εκκλησία συμμετέχει σ’ αυτό το ακμαίο θαλάσσιο εμπόριο είτε έμμεσα ως δανειστής, είτε άμεσα ως επενδυτής. Η εμφάνιση των Αράβων στα μέσα του 7ου αι. έχει ως συνέπεια τη γένεση μιας ναυτικής δύναμης που θα κλονίσει σοβαρότατα τη βυζαντινή ναυτική κυριαρχία στη Μεσόγειο. Η Λογγοβαρδική κατάκτηση και η Σλαβική διείσδυση επέτειναν την ανασφάλεια των επικοινωνιών στο Μεσογειακό χώρο. Η κρίση του εμπορίου και η διατάραξη της επικοινωνίας μεταξύ ανατολικής και δυτικής Μεσογείου αποκορυφώνονται μεταξύ των μέσων του 7ου και της 3ης δεκαετίας του 9ου αι. (κατάληψη της Κρήτης από τους Σαρακηνούς της Ισπανίας).

Από τον 9ο αι. αναπτύσσονται βαθμιαία πιο ζωηρές εμπορικές σχέσεις μεταξύ Βυζαντίου και Χαλιφάτου, ενώ από το 10ο αι. εμφανίζονται στο προσκήνιο οι ιταλικές ναυτικές δημοκρατίες, Βενετία, Αμάλφη και Μπάρι. Τα πλοία της Βενετίας, και σε μικρότερο βαθμό αυτά του Μπάρι, αρχίζουν ήδη από τον 9ο

αι. να υπερβαίνουν τα γεωγραφικά όρια της Αδριατικής και να εμπορεύονται με τα λεγόμενα “στρατηγικά εμπορεύματα” (ξυλεία, όπλα και δούλους), τρόφιμα (σιτάρι και τυρί) και είδη πολυτελείας στο τρίγωνο Ιταλία-Κωνσταντινούπολη-Αίγυπτος/Βόρειος Αφρική. Η παρουσία τους στην ανατολική Μεσόγειο γίνεται πιο έντονη το 10ο αι. Την εποχή αυτή οι Βενετοί, οι οποίοι σχεδόν μονοπωλούν το εμπόριο της Αδριατικής, εμπορεύονται τόσο με το Βυζάντιο όσο και με το Χαλιφάτο. Στο ίδιο γεωγραφικό τρίγωνο δραστηριοποιούνται οι ναύκληροι της Αμάλφης, οι οποίοι δεν ασχολούνται μόνο με το εμπόριο ειδών πολυτελείας, αλλά και με το λαθρεμπόριο πορφυρών υφασμάτων και ενδυμάτων. Ενδεixeis για την έκταση και την ένταση του μεσογειακού εμπορίου στη διάρκεια του 10ου αι. παρέχουν τα ευρήματα της ενάλιας αρχαιολογίας. Οι αρχές της περιφημής Μούδας της Ρωμανίας ανατρέχουν πιθανόν στο πρώτο μισό του 11ου αι., οπότε η Γαληνότατη, εκμεταλλευόμενη τους ευνοϊκούς όρους της συνθήκης του 991 με το Βυζάντιο, θέτει τις βάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη και παγίωση της ναυτικής δύναμής της στην ανατολική Μεσόγειο. Σε πολλά λιμάνια οι Βενετοί απέκτησαν τετράγωνα προορισμένα για τη διαμονή τους· αυτά εξελίχθηκαν στη διάρκεια του 11ου αι. σε σταθερές εμπορικές εγκαταστάσεις. Οι έμποροι και οι ναυτικοί της Γαληνότατης αξιοποιούν στο ζήτημα αυτό την εμπειρία της Αμάλφης, η οποία αποκτά πρώτη το δικαίωμα μόνιμης εμπορικής εγκατάστασης στην Πόλη (πρω του 944). Οι εμπορικές αποικίες της Αμάλφης φέρουν το χαρακτηριστικό όνομα “Αμαλπιτάνες”.

Στη διάρκεια του 6ου αι. ανθεί στη Μέση Ανατολή το εμπόριο με την Απω Ανατολή, που διεξάγεται μέσω χειρσαίων δρόμων και της Ερυθράς Θάλασσας. Οι Αλεξανδρινοί και Σύροι έμποροι κυριαρχούν, εισάγοντας κυρίως μετάξι, αρώματα και άλλα εξωτικά προϊόντα της Ανατολής. Ως παράδειγμα αναφέρονται οι αδελφοί Ηλίας και Θεόδωρος από την Αμίδα, ο πολύ γνωστός Κοσμάς ο Ινδικοπλεύστης και ο Σώπατρος. Μετά τον εκτελωνισμό τους στη Νίσιβη, το Δάρας και τα λιμάνια της

Ερυθράς Θάλασσας τα εμπορεύματα καταλήγουν μέσα από τις μεγάλες συριακές και παλαιστινιακές αρτηρίες ή από τον ποτάμιο δρόμο του Νείλου σε λιμάνια και βιοτεχνικά κέντρα επεξεργασίας πρώτων υλών, όπως ήταν η Αντιόχεια, η Βηρυτός, η Τύρος, η Σιδώνα, η Αλεξάνδρεια κλπ. Η πιθανή συμμετοχή εμπόρων στην περίφημη πρεσβεία του Ζήμαρχου και του Βαλεντίνου υποδεικνύει τη στενή σχέση μεταξύ πολιτικής και εμπορίου καθώς και το ενδιαφέρον του Βυζαντινού Κράτους για τη διατήρηση, με κάθε θυσία, της επικοινωνίας με τη Κεντρική Ασία από το ευρασιατικό παρακλάδι του δρόμου του μεταξιού, αφού οι Πέρσες, λίγο πιο πριν, από τη μια μεριά είχαν καταλάβει την Υεμένη και αποκλείσει τα Στενά του Μπαμπ-ελ-Μα-ντέμπ και από την άλλη είχαν απαγορεύσει στα καραβάνια των εμπόρων της Σογδιανής τη διέλευση από τα εδάφη τους. Η οργάνωση των μεταφορών με καραβάνια διά μέσου των ερήμων της Μέσης Ανατολής διέπονταν από κανόνες, οι οποίοι φαίνεται ότι επηρέασαν το ισλαμικό ναυτικό δίκαιο.

Παρά το διαρκή πόλεμο μεταξύ Χαλιφάτου και Αυτοκρατορίας φαίνεται ότι οι εμπορικές σχέσεις των δύο κρατών δεν διακόπηκαν ποτέ για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Αρχικά αναιμικό το εμπόριο αυτό, βελτιώνεται σταδιακά από τα τέλη του 8ου αι. και διενεργείται τόσο από τη θάλασσα όσο και από τη στεριά. Η γενική κατάσταση στη διάρκεια του 9ου αι. ευνοεί τη δραστηριότητα των Εβραίων εμπόρων Ραντανίγια. Οι Άραβες γεωγράφοι είναι η σημαντικότερη πηγή μας για την έκταση και την ένταση των αραβοβυζαντινών εμπορικών σχέσεων στη διάρκεια του 10ου αι. Τα εμπορεύματα διακινούνται μέσω των σημαντικών μεθοριακών σταθμών-τελωνείων της Κύπρου, της Αττάλειας, της Τραπεζούντας και του Χαλεπιού (από το 969 και για ένα μικρό χρονικό διάστημα). Γενικότερα οι δύο αιώνες που αρχίζουν με τα μακρά ταξίδια των ακαταπόνητων Ραντανίγια (από τη Ισπανία μέσω Βυζαντίου και Χαλιφάτου μέχρι την Απω Ανατολή) είναι μια εποχή προϊούσας διεθνολογικής των εμπορικών σχέσεων. Τον 11ο αι. είναι πια οι

Αρμένιοι, οι οποίοι στο πλαίσιο ενός διεθνούς δικτύου επικοινωνιών και ανταλλαγών παίζουν το σπουδαιότερο ρόλο ως μεσάζοντες. Αλλά και οι βυζαντινοί έμποροι επιχειρούν ταξίδια με προορισμό το Χαλιφάτο, τη Ρωσία, την κεντρική Ασία και τη Νότια Γερμανία, όχι μόνο των 60, αλλά και τον 9ο και 10ο αι., σύμφωνα με διάσπαρτες αλλά αξιόπιστες πληροφορίες. Με βάση τη διαπίστωση αυτή πρέπει να εγκαταλειφθεί η παλαιά άποψη, ότι οι Βυζαντινοί έμποροι δεν ταξίδευαν οι ίδιοι αλλά διεκπεραιώναν αποκλειστικά με πράκτορες και αντιπροσώπους τις εμπορικές τους ανταλλαγές.

Η λεγόμενη "αυτοαπομόνωση" των Αβάρων κατά τα τέλη του 7ου αι. απέκοψε εντελώς το Βυζάντιο από την Κεντρική Ευρώπη. Οι εμπορικές σχέσεις με το νεοϊδρυμένο Βουλγαρικό Κράτος ρυθμίζονται στις αρχές του 8ου αι. με μια συνθήκη, η οποία ανανεώνεται και διευρύνεται στις αρχές του 9ου αι. Αυτή προβλέπει με λεπτομέρειες τα έγγραφα, με τα οποία έπρεπε να είναι εφοδιασμένοι οι έμποροι των δύο συμβαλλόμενων μερών. Τα εμπορεύματα διακινούνταν μέσω χειρσαίων και θαλάσσιων δρόμων. Ελεγχoi διενεργούνταν πιθανόν στους Μηλεώνες, τη Μεσημβρία και τη Δεβελτό. Ο εκχριστιανισμός των Βουλγάρων (864) συνέβαλε στη θετική εξέλιξη των διμερών σχέσεων και την ανάπτυξη των επικοινωνιών. Ιδιαίτερα μετά το 927 η Βουλγαρία απέκτησε νευραλγική σημασία στο σύστημα των εμπορικών επικοινωνιών Βορρά-Νότου, αφού μέσα από τα εδάφη της διεκπεραιώνονται κυρίως οι ανταλλαγές του Βυζαντίου με την κεντρική και την ανατολική Ευρώπη. Ιδιαίτερα σημαντικό για το βουλγαρικό εμπόριο ήταν το εμπορικό πανηγύρι της Θεσσαλονίκης. Το ελληνοβουλγαρικό εμπόριο επηρεάζονταν χωρίς αμφιβολία από τις συχνές πολεμικές αναμετρήσεις ανάμεσα στα δύο κράτη. Η οριστική κατάκτηση της Βουλγαρίας από το Βασίλειο Βουλγαροκτόνο συνέβαλε αποφασιστικά στην ανάπτυξη ζωερών εμπορικών σχέσεων μεταξύ Ανατολής και Δύσης.

Το εμπόριο του Ευξείνου είχε τον 6ο αι. κυρίως τοπικό χα-

ρακτήρα, αν και ορισμένες ενδείξεις υποδηλώνουν το ενδιαφέρον των Βυζαντινών, να διατηρήσουν ανοικτό το δρόμο του μεταξίου που κατέληγε στις βόρειες ακτές του, αλλά και ανταλλαγές με τη Μ. Ασία, απ' όπου κατάγονταν οι έμποροι των πόλεων της δυτικής ακτής. Η απώλεια των ανατολικών επαρχιών και η εμφάνιση των αραβικών στόλων στη Μεσόγειο ενίσχυσε πιθανόν την ελληνική εμπορική παρουσία στη θάλασσα αυτή, οι εξαιρετικά πενιχρές πηγές δεν μας παρέχουν ωστόσο πληροφορίες για το ζήτημα αυτό. Σχέσεις μεταξύ της Χερσώνας και των ποντικών πόλεων (Σινώπη και Τραπεζούντα) μαρτυρούνται τον 7ο και τον 10ο αι. Τον 10ο αι. ήταν ιδιαίτερα συχνά τα εμπορικά ταξίδια στο τρίγωνο Χερσώνα-Σινώπη-Κωνσταντινούπολη. Παράλληλα αναπτύχθηκαν από τις αρχές του 10ου αι. οι εμπορικές σχέσεις με τους Ρώσους και σε μικρότερο βαθμό τον 8ο αι. με τους Χαζάρους (με μεσάζοντες τους εγκατεστημένους στη Φαναγόρεια και την Ευπατορία Εβραίους) και τον 10ο αι. με τους Πατζινάκες (με διεκπεραιωτές τους ναυτικούς της Χερσώνας).

Σε ιατρικά συγγράμματα της Υστερης Αρχαιότητας τονίζεται η σημασία των επαγγελματικών ταξιδιών για την τελειοποίηση ενός γιατρού και την απόκτηση εξειδικευμένων ιατρικών γνώσεων. Στην πράξη είναι γνωστά τα μακρά ταξίδια του Αλεξανδρινού γιατρού Ησύχιου, του επονομαζόμενου Ψυχριστού (μεταξύ 425 και 470), και του Αλέξανδρου από τις Τράλλεις (6ος αι.), ο οποίος ως προσωπικός γιατρός του Βελισαρίου επισκέφθηκε πολλούς τόπους γύρω από τη Μεσόγειο και οι δύο είχαν την ευκαιρία να μελετήσουν και να εφαρμόσουν τις πρακτικές μεθόδους της λαϊκής ιατρικής, κερδίζοντας τον θαυμασμό των συγχρόνων τους με τις επιδόσεις τους. Τη διεθνή φήμη και την πολύπλευρη μόρφωση των βυζαντινών γιατρών αποδεικνύει η συχνή πρόσκλησή τους από τον Πέρση Μεγάλο Βασιλιά και η επίσης συχνή χρησιμοποίησή τους σε διπλωματικές αποστολές στην αυλή του. Ως περιτλανώμενοι γιατροί διακρίθηκαν ιδιαίτερα οι Εβραίοι. Χαρακτηριστικό είναι το παρό-

δειγμα του καταγόμενου από την Οριά της Καλαβρίας Donnolo (10ος αι.). Οι πρακτικοί γιατροί επιδείκνυναν μεγαλύτερη κινητικότητα από εκείνους οι οποίοι ήταν εγκατεστημένοι στις πόλεις, κατά προτίμηση στις μεγαλουπόλεις, και μετακινούνταν μόνο, όταν προσδοκούσαν κέρδη, φήμη ή επαγγελματική ανέλιξη. Παρά ταύτα οι γιατροί απουσίαζαν αποδεδειγμένα από ορισμένες επαρχιακές πόλεις (λ. χ. το Ρήγιο και τη Μεσσήνη). Ο ιατρικός κλάδος άκμαζε ιδιαίτερα στη Μ. Ασία, όπου η συνήθεια της αστικής ζωής είναι μεγαλύτερη από όσο σε άλλες περιοχές της Αυτοκρατορίας. Εδώ συνυπάρχουν πρακτικοί γιατροί και γιατροί με θεωρητική κατάρτιση, ενώ ταξίδια των "πάνυ δοκίμων ιατρών" θεωρούνται τον 9ο αι. μια αυτονήτη πραγματικότητα.

Η Κωνσταντινούπολη, ασύγκριτο καλλιτεχνικό κέντρο του μεσαίωνα, τροφοδοτεί τη βυζαντινή επαρχία με μεγάλους αρχιτέκτονες, οι οποίοι με αυτοκρατορική εντολή σχεδιάζουν και διευθύνουν σπουδαία αμυντικά ή κοινωφελή δημόσια έργα (όπως ο Ισίδωρος ο Νεότερος, ο Ιωάννης, ο Χρύσης). Οι αρχιτέκτονες που κατάγονται από την επαρχία πιο συχνά ταξιδεύουν σε άλλες επαρχίες, πολύ σπάνια αντίθετα μετακινούνται προς την Πόλη. Το ίδιο ισχύει και για τους μουσωτές και τους ζωγράφους. Πέρα από τη Σχολή της Κωνσταντινούπολης, η οποία επιβάλλει τεχνοτροπίες και ρυθμούς, υπάρχουν στην επαρχία ανθηρές καλλιτεχνικές σχολές, όπως η σχολή των μουσικών της μικρής πόλης Μήδαβα στην Υπεριορδανία. Προφανώς τέτοιες σχολές υπήρχαν και στις μεγάλες επαρχιακές πόλεις. Οι εκπρόσωποί τους, οργανωμένοι σε συνεργεία, εργάζονται σε γειτονικές ή σχετικά απομακρυσμένες από την έδρα τους περιοχές. Τέλος αναφέρεται η περίπτωση των "ερασιτεχνών" καλλιτεχνών, οι οποίοι, αν και αξιωματούχοι, εξασκούν περιστασιακά την παλιά καλλιτεχνική δραστηριότητά τους στον τόπο, όπου υπηρετούν τη θητεία τους.

Ο οικοδομικός κλάδος στο Βυζάντιο χαρακτηρίζεται από μεγάλη κινητικότητα, ιδιαίτερα στη διάρκεια του 6ου αι. Ίβηρες,

Αρμένιοι και Ισαυροί μαστόροι, οργανωμένοι σε συντροφίες με ιεραρχική δομή, μετακινούνται με δική τους πρωτοβουλία στη Μ. Ασία και στη Συρία, όπου υπάρχουν απεριόριστες δυνατότητες απασχόλησης. Άλλες ειδικότητες από χειρώνακτες μετακαλούνται από την κεντρική κυβέρνηση στην Πόλη για την εκτέλεση δημοσίων έργων ή χρησιμοποιούνται μαζί με τον ντόπιο πληθυσμό για την ανοικοδόμηση πόλεων κατεστραμμένων από σεισμό ή την ίδρυση νέων πόλεων. Μηχανικοί και τεχνίτες, που ταξιδεύουν στο εξωτερικό με αυτοκρατορική εντολή, ανήκουν σε επίσημες αποστολές. Για παράδειγμα αναφέρουμε την κατασκευή μιας γέφυρας στο Σάβα ποταμό για λογαριασμό του Χαγάνου των Αβάρων, την οικοδόμηση του κάστρου των Χαζάρων Σάρκελ στον Ντον, την ανέγερση του ναού της Αγίας Σοφίας στο Κίεβο το 989 και τον τζαμί της Δαμασκού για λογαριασμό του Χαλίφη στα τέλη του 7ου αι. Έτσι, ως φορείς μιας μακρόχρονης και ανώτερης πολιτιστικής παράδοσης, οι αρχιτέκτονες, οι τεχνίτες και οι καλλιτέχνες του Βυζαντίου αναλαμβάνουν μακρινά ταξίδια, στη διάρκεια των οποίων εκτίθενται συχνά σε πολύ σοβαρούς κινδύνους.

Η αυξομειούμενη συχνότητα των σπουδαστικών ταξιδιών αντανακλά τις εναλλασσόμενες τύχες της βυζαντινής εκπαίδευσης. Τον 6ο αι. αρχίζει η παρακμή των μεγάλων κέντρων πανεπιστημιακής εκπαίδευσης της αρχαιότητας (Αθήνα και Βηρυτός). Τον 7ο και 8ο αι. με την απώλεια των μεγάλων αστικών κέντρων της Εγγύς Ανατολής το εκπαιδευτικό σύστημα της Αυτοκρατορίας παρακμάζει ολοκληρωτικά. Η βιογραφία του Ανανία από το Σιράκ αποδεικνύει ότι τον 7ο αι. έλειπαν όχι μόνο ανώτερες αλλά και μέσες σχολές. Μέχρι τις αρχές του 7ου αι. υφίσταται ακόμη η δυνατότητα απόκτησης μιας ανώτερης μόρφωσης στην Κωνσταντινούπολη. Λίγο αργότερα η δυνατότητα αυτή πεθαίνει μαζί με τον επιφανή Αθηναίο φιλόσοφο, το δάσκαλο του Αρμένιου δασκάλου Τυχικού. Είναι χαρακτηριστικό ότι μια ομάδα νέων από την πρωτεύουσα ταξιδεύει στην Τραπεζούντα, όπου έχει εγκατασταθεί και διδάσκει ο Τυχικός, με

σκοπό να ακολουθήσει κοντά του ανώτερες σπουδές. Στη διάρκεια της Εικονομαχίας δυνατότητες για μια υποτυπώδη μόρφωση πέρα από τη στοιχειώδη υφίστανται σε μερικές επαρχιακές πόλεις, όπως οι Συρακούσες, ή πόλεις υπό αραβικό έλεγχο, όπως τα Ιεροσόλυμα και η Δαμασκός. Τα πρώτα σημάδια μιας αναγέννησης, που συνδέεται ίσως με τη δραστηριότητα του Φώτιου και του Λεόντα του Μαθηματικού, εμφανίζονται στα μέσα του 9ου αι., όπως αποδεικνύει η σλαβική βιογραφία του ιεραπόστολου των Σλάβων Κωνσταντίνου-Κύριλλου. Μια άλλη, πολύ καλύτερη εικόνα, σχετικά με το επίπεδο των σπουδών στην Πόλη, αναδύεται από το Βίο του Αθανάσιου Αθωνίτη. Ο Τραπεζούντιος αυτός νέος έρχεται γύρω στα 940 στην Κωνσταντινούπολη και, με την αμέριστη οικονομική συνδρομή ενός "κομμερκιάρου", όχι μόνο μορφώνεται στην ιδιωτική σχολή του διδασκάλου Αθανάσιου, αλλά σύντομα προάγεται σε βοηθό του και τέλος με απόφαση του Επαρχου σε "μαΐστορα", δηλ. σε διευθυντή μιας από τις συντεχνιακά οργανωμένες σχολές της μέσης βαθμίδας.

Τα ταξίδια φιλοσόφων και λογίων στο Βυζάντιο έχουν ποικίλες αφορμές, αιτίες και στόχους. Μοναδικό είναι το φιλοσοφικό και "βιοματικό" ταξίδι των επιφανών εκπροσώπων του νεοπλατωνισμού Δαμασκίου και Ισιδώρου από την Αλεξάνδρεια μέσω Συρίας και Μ. Ασίας προς την Αθήνα, σε μια εποχή που μαίνονταν οι διώξεις σε βάρος των εθνικών. Η εκούσια και σύντομη αποδημία των επτά καθηγητών της Σχολής των Αθηνών στην αυλή του Χοσρόη υπαγορεύτηκε από τα μέτρα που έλαβε ο Ιουστινιανός εναντίον τους και εναντίον της Ακαδημίας. Η ανασύνθεση του ταξιδιού καθώς και οι περαιτέρω τύχες των επτά φιλοσόφων και της Ακαδημίας αποτελούν ένα δισεπιδυτο ιστορικό πρόβλημα. Αξιομνημόνευτο είναι και το ταξίδι του Λεόντα μαθηματικού στην Ανδρο, με σκοπό την αναζήτηση χειρογράφων, σε μια εποχή οξύτατης παρακμής της πνευματικής ζωής και έλλειψης βιβλιοθηκών και βιβλίων (αρχές του 9ου αι.). Όταν ο Λέων επιστρέφει στη Κωνσταντινούπολη, γίνεται πολύ

γνωστός από τα ιδιωτικά του μαθήματα και παίρνει από τον αυτοκράτορα την εντολή, να διδάξει “δημόσια” στην Εκκλησία των Τεσσαράκοντα Μαρτύρων (περ. 829-33): αργότερα αναλαμβάνει τη διεύθυνση της Σχολής που ίδρυσε ο Βάρδας στο παλάτι της Μαгнаύρας.

Τα μαρτυρημένα ταξίδια γυναικών είναι σπάνια και γίνονται συνήθως σε γειτονικούς τόπους. Τα μακρινά θεωρούνται ιδιαίτερα επικίνδυνα για τη ζωή και την ηθική μιας γυναίκας. Ενδεικτικό για την προκατάληψη αυτή είναι το συχνά επανερχόμενο στα αγιολογικά κείμενα μοτίβο της γυναίκας, η οποία μεταμφιέζεται σε άνδρα, για να μπορέσει να απαλλαγεί από τη φυλακή της οικογένειας και να αναπνεύσει, ταξιδεύοντας, λίγο αέρα ελευθερίας. Γυναίκες αμφίβολης ηθικότητας θεωρούνται οι “καλλιτέχνιδες”, που ταξιδεύουν συνήθως ως μέλη περιφερόμενων καλλιτεχνικών θιάσων. Κατέχουν μια ενδιαμέση κοινωνική θέση μεταξύ των δημοσίων γυναικών και εκείνων, των οποίων η ηθική κρίνεται ως ανεπιληπτή. Γυναίκες που κατάνονται από πολύ φτωχές οικογένειες παραδίνονται βάσει συμφωνιών και οικονομικών ανταλλαγμάτων σε ανελέητους προαγωγούς, οι οποίοι τις μεταφέρουν βίαια σε τόπους, όπου ανθεί η πορνεία. Οι πόρνες μαζί με τους περιφερόμενους μοναχούς (“κυκλευτές”), τους επαίτες, τους αστρολόγους, τους αλχημιστές, τους μουσικούς, άτομα με ασυνήθιστη σωματική διάπλαση και εμφάνιση, φυγάδες πάροικους και κατεστραμμένους από τα χρέη αγρότες ανήκουν στην ευρύτερη κατηγορία των περιθωριακών. Η κοινωνία τους αντιμετωπίζει με ανοχή, ειρωνεία ή επιθετικότητα, επειδή τους βλέπει ως κάτι το γραφικό, και παράδοξο ή, ακόμη χειρότερα, ως εχθρούς της κατεστημένης τάξης και των χρηστών ηθών. Οι ίδιοι οι περιθωριακοί προσπαθούν να επιβιώσουν και να αντιμετωπίσουν τις διώξεις των αρχών, που είναι επιφορτισμένες με την τήρηση της τάξης και τον έλεγχο της κυκλοφορίας, με συχνή αλλαγή ταυτότητας και διαρκείς μετακινήσεις.

Το τρίτο μέρος είναι αφιερωμένο στα επίσημα ταξίδια. Οι

διπλωματικές αποστολές ήταν σημαντικές όχι μόνο για την εξωτερική πολιτική του Βυζαντίου αλλά και για την προαγωγή του πολιτισμού και είχαν ποικίλες αιτίες, ενώ η κυκλοφορία των πρεσβευτών ρυθμιζόταν από διεθνώς ισχύοντες κανόνες εθιμικού δικαίου. Αν και ο αυτοκράτορας είχε προσωπικά τον πρώτο και τελευταίο λόγο σε ζητήματα εξωτερικής πολιτικής και διπλωματίας, ο καθορισμός της σύνθεσης των αποστολών αυτών υπάγονταν στην αρμοδιότητα του στενότερου συνεργάτη του, του Λογοθέτη του Δρόμου, που αντικατέστησε από το πρώτο μισό του 8ου αι. τον *magister officiorum*. Από πολλές απόψεις η θέση αυτών που ταξίδευαν ως μέλη επισήμων κρατικών αποστολών ήταν πάρα πολύ πλεονεκτική. Οι πρεσβευτές έπρεπε να είναι σκληραγωγημένοι και ανθεκτικοί στις κακουχίες, ενώ επικεφαλής των αποστολών τοποθετούνταν συνήθως ρήτορες, σοφιστές και γιατροί, που είχαν διαπραγματευτικές ικανότητες, όπως ο Πέτρος Πατρίκιος, ο Ζαχαρίας από τα Σούρα και ο Λέων Χοιροσφάκτης. Φυσικά σε περίπτωση αποτυχίας έπεφταν στη δυσμένεια του ηγεμόνα και απολύονταν από το αξίωμά τους. Οι πρεσβευτές ταξίδευαν με επιβλητικές συνοδίες, κατάφορτες με πολύτιμα δώρα, που προορίζονταν πρώτα για το πρόσωπο του ξένου ηγεμόνα· άλλοτε έπρεπε μ' αυτά να κερδηθεί η εύνοια πανίσχυρων υπουργών της αυλής του. Ορισμένες πρεσβείες, όπως αυτές που ανταλλάχτηκαν πιθανότατα με την Κίνα τον 7ο αι. και εκείνες που ταξίδεψαν μέχρι την Ισπανία τον 9ο και 10ο και τη Ρωσία το 10ο αι., ήταν εξίσου με ιδιώτες ταξιδιώτες εκτεθειμένες σε κινδύνους, καθώς ήταν υποχρεωμένες να υπερβούν ανυπερέβλητα γεωγραφικά εμπόδια.

Με αφορμή τις βυζαντινές διπλωματικές αποστολές του 6ου αι. μέχρι την Κεντρική Ασία, και ειδικότερα τη Σογδιανή και το Αλτάι, περιγράφονται με λεπτομέρεια οι διαδρομές στο λεγόμενο ευρασιατικό παρακλάδι του χερσαίου δρόμου του μεταξίου. Το παρακλάδι αυτό κατέληγε στη βόρεια πλευρά του Ευξείνου ή στην Τραπεζούντα. Το μακρύ και εξαιρετικά επί-

πονο ταξίδι διαρκούσε σύμφωνα με αξιόπιστες πηγές από 9 ως 12 μήνες.

Η διπλωματική επικοινωνία με την Περσία γίνονταν από προκαθορισμένους δρόμους μέσω Μ. Ασίας και Συρίας. Σημαντικές πρεσβείες περιλάμβαναν αρκετές εκατοντάδες ανθρώπους (πρεσβευτές και υπηρετικό προσωπικό). Το ταξίδι ακολουθούσε κατά κανόνα πολύ βραδείς ρυθμούς· η μετάβαση των Περσών διπλωματών στην Πόλη και η επιστροφή τους στην Κτησιφώντα έπρεπε να ολοκληρωθεί σε 103 συνολικά μέρες. Σε εξαιρετικές και επείγουσες περιπτώσεις τα χρονικά περιθώρια που είχαν στη διάθεσή τους οι πρεσβευτές ήταν πολύ στενότερα. Η παράδοση αυτή των σταθερών δρομολογίων και των άλλων διπλωματικών συνηθειών επηρέασε την διπλωματική επικοινωνία με το Χαλιφάτο. Οδεύοντας προς την Πόλη οι Άραβες διπλωμάτες διέσχιζαν έως τα μέσα του 9ου αι. τη Φρυγία· στους επόμενους αιώνες όμως ακολουθούσαν συνήθως ένα δρόμο που βρίσκονταν ανατολικότερα (μέσα από τα εδάφη της Καππαδοκίας). Παράλληλα χρησιμοποιούνταν ένα θαλάσσιο δρομολόγιο που διέρχονταν τα Στενά του Ελλησπόντου. Οι συνήθειες πρεσβείες που κινούνταν μεταξύ των δυο πρωτευουσών δεν ξεπερνούσαν σε αριθμό κατά κανόνα τους εκατό άνδρες. Σχετικά με την υποδοχή των πρεσβευτών και τη διαμονή τους έχουμε στη διάθεσή μας γραφικές και ενδιαφέρουσες περιγραφές και από τις δύο πλευρές, οι οποίες πρέπει φυσικά να χρησιμοποιούνται με προσοχή εξαιτίας των ανεκδοτολογικών στοιχείων, με τα οποία είναι διανθισμένες.

Οι διπλωματικές σχέσεις με τη Δύση γνώρισαν μια εντατικοποίηση από τα μέσα του 8ου αι. και εξής. Στο επίκεντρο βρίσκονται ζητήματα πολιτικά και εδαφικά, όπως το ακανθώδες πρόβλημα των “δυο αυτοκρατόρων”, ο έλεγχος της Βενετίας κλπ. Βάσει διάσπαρτων μαρτυριών είναι δυνατή η ανασύνθεση των πρεσβευτικών δρομολογίων μεταξύ της εκάστοτε δυτικής πρωτεύουσας και της Πόλης. Τελευταίος σταθμός των βυζαντινών πρεσβειών, πριν διαβούν τα Φραγκικά σύνορα, είναι

η πόλη της Βενετίας και ενδιάμεσοι σταθμοί η Πάτρα, η Ζάρα και ίσως άλλες παραλιακές πόλεις της Δαλματίας. Ένα εναλλακτικό δρομολόγιο περνούσε από τη Ρώμη. Ταξίδια μέσω Οτράντο και Ρώμης μέχρι την πρωτεύουσα των Φράγκων διαρκούσαν συχνά μήνες ολόκληρους, όπως δείχνει η πρεσβεία του Λέοντος, επισκόπου Συναίων, στα τέλη του 10ου αι.

Οι πολύ σημαντικές από πολιτισμική και πολιτικοστρατιωτική άποψη βυζαντινές ιεραποστολές χαρακτηρίζονται, όσο αφορά τον τρόπο με τον οποίο εγκαινιάζονται και πραγματοποιούνται, από πολυμορφία. Έτσι εκτός από τους προσηλυτισμούς βάρβαρων λαών που εγκαινιάζονται με την επίσκεψη του ηγεμόνα τους στην Πόλη και προωθούνται με στρατιωτικά και διπλωματικά μέσα, υπάρχουν και αποστολές που διεκπεραιώνουν ιεραπόστολοι, με τη συνδρομή και την υποστήριξη του κράτους, ή δραστήριοι εθελοντές, οι οποίοι δεν ενεργούν κατ' ανάγκη ως εκπρόσωποι του. Αυτό ισχύει λ.χ. για πολλές μονοφυσικές και λιγότερες αρμενικές ιεραποστολές. Οι επικεφαλής των μονοφυσικών ιεραποστολών (ο επίσκοπος Συμεών, ο Ιωάννης της Εφέσου, οι προσηλυτιστές της Νουβίας Ιουλιανός και Λογγίνος) διακρίθηκαν για το ζήλο τους, ενώ Αρμένιοι κληρικοί εργάστηκαν για τον εκχριστιανισμό των λαών του Καυκάσου. Σε ορισμένες περιοχές του Καυκάσου ο εκχριστιανισμός αποτέλεσε παράλληλα και εποικισμό, με την έννοια ότι ανοίχθηκαν δρόμοι και έτσι οι χώρες αυτές έγιναν προσπελάσιμες στον έξω κόσμο.

Ο εκχριστιανισμός των σλαβικών λαών στη διάρκεια του 9ου και 10ου αι. αποτέλεσε το αποκορύφωμα της ιεραποστολικής δράσης της βυζαντινής ορθόδοξης εκκλησίας. Τον ανολοκλήρωτο προσηλυτισμό των Χαζάρων ακολούθησε ο εκχριστιανισμός της Μοραβίας και της Ρωσίας. Το καινοφανές των σλαβικών ιεραποστολών είναι ότι ο χριστιανισμός διδάχτηκε στη γλώσσα των Σλάβων, αφού προηγουμένως, με την προεργασία των δυο μεγάλων φιλόλογων και γλωσσολόγων Κύριλλου και Μεθόδιου, διαμορφώθηκε όχι μόνο το σλαβικό αλφάβητο αλ-

λά και μια συγκροτημένη γραπτή σλαβική γλώσσα. Ο εκχριστιανισμός των Ρώσων πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις αρχές του Κύριλλου και του Μεθόδιου, αλλά κάτω από εντελώς διαφορετικές πολιτικές συνθήκες. Ενώ με την οργάνωση της σλαβικής ιεραποστολής ο Φώτιος θέλησε να ικανοποιήσει σχετικό αίτημα του Μοραβού ηγεμόνα Ροστισλάβου, ο εκχριστιανισμός των Ρώσων την εποχή του Βασιλείου Β' έχει μια πολύπλοκη προ-ϊστορία, που αντανάκλα την επιδίωξη του ηγεμόνα του Κιέβου να συνάψει συγγενικές σχέσεις με τον αυτοκρατορικό οίκο της Κωνσταντινούπολης. Με βάση διάφορες ενδείξεις πιθανολογείται ότι το ταξίδι των δυο Θεσσαλονικέων αδελφών πραγματοποιήθηκε από την Εγνατία οδό· ακολούθως η πολυάριθμη αποστολή διέπλευσε πιθανότατα την Αδριατική και ύστερα από μια σύντομη στάση στη Βενετία έφθασε στη Μοραβία μέσω της Via Amber, παλιάς ρωμαϊκής οδού. Ως γεωγραφική βάση του εκχριστιανισμού των Ρώσων χρησιμοποιήθηκε η Χερσώνα. Εκεί τελέστηκε η βάπτισμα του Βλαδίμηρου και ο γάμος του με την Άννα, την αδελφή του αυτοκράτορα, ενώ ο επίσκοπος της πόλης και Χερσωνίτες κληρικοί δίδαξαν στους Ρώσους τη νέα θρησκεία και συνέβαλαν σημαντικά στην οργάνωση της νεότευκτης ρωσικής εκκλησίας. Η επιτυχία των βυζαντινών ιεραποστολών δεν οφείλεται μόνο στην ακτινοβολία του βυζαντινού πολιτισμού και την προσηλυτιστική μέθοδο αλλά πρωτίστως στο γλωσσικό όργανο που διαμορφώθηκε προς το σκοπό αυτό, μέγιστη απόδειξη του ανεγκτικού και φιλελεύθερου πνεύματος που επέδειξε το Βυζάντιο κατά την οικοδόμηση των σχέσεών του με τους γείτονες λαούς, ιδιαίτερα αυτούς που ανήκαν στη λεγόμενη "Βυζαντινή Κοινοπολιτεία".

Στο πλαίσιο των αυτοκρατορικών μετακινήσεων παρουσιάζονται η προετοιμασία, η οργάνωση και η διεξαγωγή των λεγόμενων "Βασιλικών Ταξιδιών", δηλ. των αυτοκρατορικών εκστρατειών στο επίσημα διαμορφωμένο πρόγραμμα τους. Παράλληλα αναλύεται η εκπληκτικά πλούσια σύνθεση των αυτοκρατορικών αποσκευών. Η παράδοση των εκστρατειών αυτών

δεν τηρήθηκε πάντοτε με συνέπεια, εξαιτίας της τάσης των αυτοκρατόρων να παραμένουν καθηλωμένοι στην πρωτεύουσα, μιας τάσης που, σύμφωνα με τον Κεκαυμένο, είχε καταστροφικές συνέπειες για την ασφάλεια των υπηκόων και τις στρατιωτικές τύχες της αυτοκρατορίας. Η ιταλική εκστρατεία του Κωνσταντίνου θέτει ως υποδειγματική αυτοκρατορική επιχείρηση ζητήματα σχετικά με τα κίνητρα και το δρομολόγιό της. Ως καθαυτό ταξίδια ιδιαίτερη σημασία έχουν τα "μεταστασίματα" αναψυχής που επιχειρούν οι αυτοκράτορες σε γειτονικά με την πρωτεύουσα ανάκτορα, θέρετρα και λουτρά (Βρύας, Πηγές, Προύσα, Ολυμπος της Βιθυνίας, Πύθια, Αγχίαλος) από συγκεκριμένα δρομολόγια και με τη βοήθεια ενός στολίσκου από θαλαμηγούς, του οποίου μπορούμε εύκολα να παρακολουθήσουμε την εξέλιξη με βάση πηγές από τον 9ο, 10ο και 11ο αι. Παράλληλα αναφέρονται αυτοκρατορικά ταξίδια με σκοπό την πανηγυρική εγκαινίαση δημοσίων έργων ή των τειχών ανοικοδομημένων πόλεων καθώς και προσκυνήματα μελών της αυτοκρατορικής οικογένειας.

Οι αφορμές και οι αιτίες, οι στόχοι και η συχνότητα των επισκοπικών ταξιδιών διαφοροποιούνται κατά τους τόπους και τις περιστάσεις. Οι επίσκοποι ταξίδευαν συχνά για να λάβουν το χρίσμα, όταν ανέκυπταν προβλήματα εκκλησιαστικής φύσης και συγκαλούνταν τοπικές ή γενικές σύνοδοι, ύστερα από αυτοκρατορική πρόσκληση ή για την προώθηση και την επίλυση προβλημάτων του ποιμνίου τους. Τα ταξίδια αυτά πραγματοποιούνταν από θαλάσσιους και χερσαίους δρόμους με την βοήθεια υποζυγίων και δεν ήταν πάντοτε αυτονόητα, όπως συνέβαινε με τους εκπροσώπους των ανατολικών πατριαρχείων στη διάρκεια της Αραβοκρατίας, ούτε απαλλαγμένα από κινδύνους. Λιγότερο επικίνδυνα ήταν πάντως, όταν συγκαλούνταν γενικές σύνοδοι, γιατί στην περίπτωση αυτή το κράτος αναλάμβανε τα έξοδα και έθετε στη διάθεση των επισκόπων ασφαλή μέσα μεταφοράς. Παρά τη θέλησή του ταξίδευε ένας επίσκοπος, όταν η έδρα του καταλαμβάνονταν από βαρβάρους, όπως συνέβη συ-

χνά στη διάρκεια των σλαβικών επιδρομών. Στην περίπτωση αυτή γίνεται λόγος για εγκαταλειμμένες επισκοπές και τιτλούχους επισκόπους, οι οποίοι συνήθως καταφεύγουν και περνούν τον καιρό τους στην Κωνσταντινούπολη. Η ενότητα κλείνει με την παρουσίαση ορισμένων επώνυμων επισκοπικών ταξιδιών, για τα οποία επιστολές και άλλες πηγές παρέχουν κάπως επαρκείς πληροφορίες.

Η μεταφορά ειδήσεων και πληροφοριών εξασφαλιζονταν με τους κατασκόπους, τους ταχυδρόμους και το σύστημα του οπτικού τηλεγράφου. Πλευρές της λειτουργίας των υπηρεσιών εσωτερικής ασφαλείας και κατασκοπείας, που είχαν ζωτική σημασία για την προστασία του καθεστώτος και της εδαφικής ακεραιότητας του κράτους, αποκαλύπτουν ιστοριογραφικά και αγγιολογικά κείμενα. Παρά τις κατηγορίες του Προκόπιου για κατάργηση των υπηρεσιών ασφαλείας από τον Ιουστινιανό, αυτές φαίνεται ότι γνώρισαν ιδιαίτερη ανάπτυξη στην εποχή του με τη δημιουργία επιτελικών κέντρων και δικτύων πρακτόρων. Ένα τέτοιο κέντρο συλλογής πληροφοριών και συντονισμού πρακτόρων βρισκονταν στις Συρακούσες της Σικελίας στις παρυποβρυζαντινές εκστρατείες. Στη διάρκεια της Αραβοβυζαντινής σύγκρουσης οι υπηρεσίες εσωτερικής και εξωτερικής ασφαλείας αναδιοργανώθηκαν, για να ανταποκριθούν στις νέες ιστορικές συνθήκες. Διάφορα επεισόδια από τον "πόλεμο των κατασκόπων" και αφηγήσεις σχετικά με τις μετακινήσεις τους πείθουν για την τελειότητα των κατασκοπευτικών μεθόδων, οι οποίες έφθαναν από την απλή κατασκοπεία και την αντικατασκοπεία έως τη χρήση διπλών πρακτόρων και κρυπτογραφικών τρόπων διαβίβασης μηνυμάτων. Άλλες φορές η κατασκοπεία ασκούσαν με το πρόσχημα της επατείας ή κάτω από τον προστατευτικό μανδύα του εμπορίου.

Οι ονομασίες των ταχυδρόμων διαφοροποιούνται σύμφωνα με το είδος του μεταφερόμενου μηνύματος και την εποχή. Το ακριβές περιεχόμενο των σχετικών όρων δεν είναι πάντοτε σαφές. Κατά κανόνα οι ταχυδρόμοι μετέφεραν επιστολές ή αυτο-

κρατορικούς ορισμούς ή ειδήσεις από τα πεδία των μαχών ή ειδήσεις θρησκευτικού περιεχομένου με πολιτική σημασία και ήταν σε θέση να επιτύχουν απίστευτες επιδόσεις, καθώς τα μηνύματα έπρεπε να διαβιβαστούν με τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα. Συγκεκριμένα παραδείγματα δείχνουν τα όρια, μέσα στα οποία κινούνταν οι υψηλές αυτές επιδόσεις. Μοναδική ήταν η λειτουργία, την οποία ασκούσαν οι επιγραφικά μαρτυρούμενοι "Κορασιοδρόμοι", οι οποίοι μετέφεραν καθημερινά επιστολές, ειδήσεις και μικρά δέματα ανάμεσα στο Κοράσιο και την Κώρυκο.

Η λειτουργία του περίφημου οπτικού τηλεγράφου στηριζόταν στην ύπαρξη εννέα "φανών", τοποθετημένων σε ισάριθμες κορυφές ορεινών όγκων της Μ. Ασίας μεταξύ Λούλου και Φάρου· ο "τηλέγραφος" μπορούσε να μεταδίδει μηνύματα σχετικά με τις δραστηριότητες των αραβικών στρατιών στην Κιλικία στο εκπληκτικά σύντομο χρονικό διάστημα της μιας ώρας. Ο τηλεγράφος λειτούργησε στη διάρκεια του 9ου αι., οπότε και καταργήθηκε ως ιδιαίτερα δαπανηρός, ύστερα μάλιστα από τη νικηφόρα για τα βυζαντινά όπλα μάχη του Πόσσοντος (863). Ίσως από μεταγενέστερες εγκαταστάσεις μετάδοσης ειδήσεων με οπτικά σήματα διαπιστώνονται και σε άλλες περιοχές της αυτοκρατορίας.

Το τέταρτο μέρος της παρούσας μελέτης είναι αφιερωμένο στα χειρσαία ταξίδια. Εξετάζονται διάφορα είδη μεταφορικών μέσων, με πρώτο την άμαξα. Η χρήση της ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένη στο πλαίσιο της υπηρεσίας των κρατικών ταχυδρομείων έως τον 6ο αι. Στη συνέχεια περιορίζεται εξαιτίας διαφόρων παραγόντων, όπως ήταν η δυσμενής εξέλιξη στην κατάσταση του οδικού δικτύου της αυτοκρατορίας. Στη Μεσοβυζαντινή Περίοδο οι άμαξες χρησιμοποιούνται από το στρατό ως αμυντικά και μεταφορικά μέσα. Στην αγροτική οικονομία οι άμαξες εξυπηρετούν τη μεταφορά αγροτικών προϊόντων και οικοδομικών υλικών ή ξυλείας. Είναι πολύ πιθανό, ότι, εξαιτίας του μικρού μήκους και της ασυνέχειας των αμαξιών δρόμων, η χρή-

ση αμαξών δεν υπερέβαινε τα όρια των επί μέρους επαρχιών. Με το δεδομένο αυτό τα καραβάνια ζώων ήταν περισσότερο κατάλληλα για μεταφορές εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις. Διάφορες παραστάσεις σε μικρογραφίες και πληροφορίες από παπύρους επιτρέπουν την περιγραφή και ταύτιση διαφόρων τύπων αμαξών και των εξαρτημάτων τους. Η χρήση πολυτελών αμαξών από αυτοκράτορες και αξιωματούχους, κυρίως στις διάφορες δημόσιες εμφανίσεις τους και λιγότερο στις μετακινήσεις τους εκτός Κωνσταντινούπολης, μαρτυρείται από χρονογραφικές πηγές.

Τα φορεία εξασφάλιζαν άνετη μετακίνηση στους εκπροσώπους της αριστοκρατίας. Μαρτυρούνται διάφοροι τύποι φορείων. Ιδιαίτερα πολυτελές ήταν το φορείο της Δανηλίδας. Η αύξηση των μαρτυριών για τη χρήση φορείων τον 7ο αι. είναι ίσως μια έμμεση ένδειξη για την παρακμή των δρόμων, πάνω στους οποίους κυκλοφορούσαν παλιότερα άμαξες. Όσο αφορά τη χρήση αυτού ή εκείνου του μεταφορικού ζώου, αυτή προσδιορίζονταν τόσο από τις ιδιότητες αυτών των ζώων όσο και από οικονομικούς και θρησκευτικούς - ηθικούς λόγους. Το οικονομικότερο ήταν ο ταπεινός γάιδαρος, ο οποίος προτιμώνταν από τον απλό λαό και τους μοναχούς, επειδή χρησιμοποιήθηκε από τον Ιησού και τη μητέρα του. Ημίονοι χρησιμοποιήθηκαν κατά κόρο στον ανεφοδιασμό των μοναστηρίων και στο μικρό εμπόριο, οι πολύ ανθεκτικές καμήλες στις μεταφορές εμπορευμάτων με μεγάλο όγκο, ιδιαίτερα στο χώρο της Μέσης Ανατολής και στις ερήμους της Αραβίας και της Αφρικής, ενώ αξιοπρόσεκτη είναι η χρήση βοδιών στον Τίβερη και στους άλλους ίσως μεγάλους ποταμούς της αυτοκρατορίας για την έλξη λέμβων φορτωμένων με εφόδια. Αντικείμενο συνοπτικής διαπραγμάτευσης αποτελεί η ειδική χρήση αυτών των ζώων στο πλαίσιο του *cursus publicus* και του *cursus clabularis* καθώς και οι μεταβολές στην εξάρτησή τους στη διάρκεια του Μεσαίωνα.

Στην ενότητα τη σχετική με τους δρόμους εξετάζονται η ορολογία, οι διάφοροι τύποι δρόμων και η εξέλιξη του οδικού

δικτύου της αυτοκρατορίας σε συνδυασμό με τις εργασίες που γίνονταν για τη συντήρηση παλαιών και την κατασκευή νέων δρόμων και γεφυρών, όχι μόνο από πλευράς κράτους αλλά και από μονές και ίσως από κοινότητες. Η κατασκευή νέων δρόμων ήταν περιορισμένη· αλλά χάρη στη συντήρηση των υφιστάμενων δρόμων που ήταν σε γενικές γραμμές αδιάλειπτη, αν και συχνά ανεπαρκής, το Βυζαντινό Κράτος διέθετε ένα πολύ καλό για τα μέτρα της εποχής εκείνης οδικό δίκτυο που εξασφάλιζε την ανεμπόδιστη κυκλοφορία των εμπορευμάτων και των ανθρώπων.

Η μακρά ενότητα για τα δρομολόγια ανοίγει με τη Νότια Ιταλία, όπου οι μεγάλες οδοί της Ρωμαϊκής εποχής, Αππία (από τη Ρώμη ως τον Τάραντα), Ποπιλία (από την Καπύη κατά μήκος της ακτής ως το Ρήγιο) και Τραϊάνα (στην ακτή της Απουλίας) εξακολούθησαν να χρησιμοποιούνται και στο Μεσαίωνα από ιδιώτες και το στρατό, περιστασιακά ενισχυόμενες με οικοδόμηση φρουρίων, ανανέωση παλαιών και εγκαταλειμμένων οικισμών και ίδρυση στρατιωτικών αποικιών κατά μήκος τους ή στην άμεση γειτονιά τους. Μαζί με τα στρατιωτικά δρομολόγια εξετάζονται οι μαζικές μετακινήσεις πληθυσμών εξαιτίας αραβικών στρατιωτικών επιχειρήσεων. Οι πληθυσμοί αυτοί μεταναστεύουν με την καθοδήγηση μοναχών από τη Σικελία σε απρόσιτες ορεινές περιοχές της Νότιας Ιταλίας ή διασχίζουν το πέλαγος και φθάνουν στην Πελοπόννησο. Παράλληλα παρουσιάζονται λεπτομερειακά, κυρίως με βάση αγιολογικές πηγές, τα προσκηνήματα και τα υπόλοιπα εκούσια ή ακούσια, επίσημα ή ιδιωτικά και μοναχικά δρομολόγια, συνήθως με κατεύθυνση από Νότο προς Βορρά. Ως παράδειγμα μπορούν να χρησιμεύσουν τα ταξίδια του Σάββα από το Κολλεσάνο. Στη διάρκεια μιας αραβικής εισβολής ο μοναχός αυτός εγκαταλείπει μαζί με πλήθη φυγάδων τη Μονή του Αγίου Φιλίππου στο Αγύριον (Κεντρική Σικελία), φθάνει στο οχυρό της Ραμέττας και, αφού διαπλέει τη θάλασσα, προσορμίζεται στην "κώμη των Καρονιτών" (ακτή της Καλαβρίας). Μια νέα εισβολή των Αγαρη-

νών τον αναγκάζει να μεταναστεύσει στην ορεινή περιοχή του Μερκουρίου και το Λατινιανό (μέσα του 10ου αι.). Αργότερα ταξιδεύει δυο φορές στη Ρώμη τη μια φορά ως προσκυνητής μέσω Τερρακίνας και Αλμπάνο και την άλλη επικεφαλής μιας διπλωματικής αποστολής προς τον Γερμανό αυτοκράτορα Όθωνα Β' (981).

Στην αρχή της ενότητας για τα δρομολόγια στη χερσόνησο του Αίμου εξετάζονται οι τύχες του θεσμού των κρατικών ταχυδρομείων. Η συχνή καταστροφή των ταχυδρομικών σταθμών στο παρελθόν (5ος και 6ος αι.) ανάγκασε τον Ιουστινιανό Α' να προχωρήσει σε ένα είδος "στρατιωτικοποίησης" του συστήματος, με ανέγερση φρουρίων και οχυρωμένων πύργων και πόλεων στη θέση παλαιών και κατεστραμμένων ή εγκαταλειμμένων σταθμών. Το νέο σύστημα ήταν προφανώς απλούστερο και οικονομικότερο, για το λόγο αυτό τα βασικά του στοιχεία χρησιμοποιήθηκαν αργότερα, στην οξύτερη φάση των αραβικών εισβολών, για τη μεταρρύθμιση του συστήματος των σταθμών στο χώρο της Μ. Ασίας.

Η σπουδή της ιστορίας της Εγνατίας οδού σε συνάρτηση με συγκεκριμένα στρατιωτικά, διπλωματικά και άλλα ταξίδια επιβεβαιώνει την πάγκοινη αλήθεια, ότι δηλ., ύστερα από μια φάση μεγάλης ακμής στη διάρκεια του 6ου αι., το δυτικό τμήμα του δρόμου εγκαταλείφθηκε ως κύρια αρτηρία επικοινωνίας με την Ιταλία, στις αρχές του 7ου αι. Οι Σλάβοι κατέστρεψαν όχι μόνο τις κυριότερες πόλεις - σταθμούς αλλά πιθανόν και τμήματα του οδοστρώματος. Με τη στρατιωτική αναδιοργάνωση και τη διοικητική επανενσωμάτωση της περιοχής ο δρόμος επαναλειτουργήσε στη διάρκεια του 9ου αι., οπότε, πιθανότατα, κατέστη δυνατή η πραγματοποίηση επισκευών. Παρά την απειλή που αντιπροσώπευαν κατά καιρούς οι Σλάβοι και οι Βούλγαροι το ανατολικό τμήμα του δρόμου μεταξύ Θεσσαλονίκης και Πόλης μπόρεσε, αντίθετα από το δυτικό μεταξύ Θεσσαλονίκης και Δυρράχιου, να λειτουργήσει χωρίς προβλήματα σε όλη τη διάρκεια των λεγόμενων "σκοτεινών αιώνων". Ένα από τα α-

ξιομνημόνευτά ταξίδια είναι εκείνο του Άραβα αιχμαλώτου Ιμπν Γιαχιά στην καμπή από τον 9ο στον 10ο αι., ο οποίος διέσχισε το ανατολικό τμήμα της Εγνατίας με άλογα της βυζαντινής ταχυδρομικής υπηρεσίας σε 12 μέρες. Ο γεωγράφος Ιδρισί από την πλευρά του αναφέρει, πιθανόν αξιοποιώντας πληροφορίες που προέρχονταν από τους Σταυροφόρους, ότι η πορεία στο δυτικό τμήμα του δρόμου απαιτούσε 13 συνολικά μέρες. Από το συνδυασμό των δυο πληροφοριών προκύπτει ότι η συνολική διάρκεια ενός ταξιδιού επί της Εγνατίας ήταν από το 10ο έως τον 12ο αι. 25 μέρες, μια επίδοση που πλησιάζει εκείνες του 6ου αι.

Το βορειότερο έως τη Σερδική τμήμα της μεγάλης Διαγώνιας ή Στρατιωτικής οδού (Σιγγηδόνα- Κωνσταντινούπολη), η οποία εξασφάλιζε την επικοινωνία με την κεντρική Ευρώπη, τέθηκε εκτός λειτουργίας ήδη από τον 6ο αι. Ο ιστορικός Πρίσκος είχε στη διάρκεια της περιφημής πρεσβείας στην αυλή του Ατίλα (448) την ευκαιρία να διαπιστώσει την πλήρη κατάρρευση των ταχυδρομικών σταθμών εξαιτίας των ουννικών επιδρομών. Η επαναλειτουργία του βορειότερου τμήματος της Στρατιωτικής οδού πρέπει να τοποθετηθεί χρονικά μετά το 864, δηλ. μετά τον προσηλυτισμό των Μοραβών και των Βουλγάρων. Από το δρόμο αυτό πραγματοποιήθηκε πιθανότατα η επιστροφή του Μεθόδιου στην Πόλη το 882, όπως και το περιπετειώδες ταξίδι των μαθητών του, που διώχθηκαν το 885 - 886 από τη Μοραβία και έφθασαν στην πρωτεύουσα των Βουλγάρων Πλίσκα μέσω Δούναβη και Βελιγραδίου. Το άνοιγμα του δρόμου μέσω Ουγγαρίας επέτρεψε από το 997 και εξής τη χρησιμοποίηση της Στρατιωτικής οδού από πολυάριθμες ή μικρές ομάδες προσκυνητών που δρουν ως προπομποί των "ένοπλων προσκυνητών", δηλ. των Σταυροφόρων, των οποίων τα στίφη θα πλημμυρίσουν τη Χερσόνησο του Αίμου στα τέλη του 11ου αι. Τέλος εξετάζονται οι δευτερεύοντες δρόμοι που χρησιμοποιήθηκαν σε επιχειρήσεις του 6ου αι. αλλά και στη διάρκεια των Βυζαντινο-βουλγαρικών συγκρούσεων του 7ου, 8ου και 9ου αι. Η μοναδι-

κή από τις οδικές αυτές συνδέσεις που δεν είχε καθαρά στρατιωτικό χαρακτήρα, ήταν ο παράκτιος δρόμος από την πρωτεύουσα κατά μήκος της βόρειας ακτής της Προποντίδας, αφού χρησιμοποιούνταν συχνά από αριστοκράτες, οι οποίοι ήθελαν να επισκεφθούν τα "προάστειά" τους.

Όσο αφορά τον ελλαδικό χώρο, η μοναδική σύνδεση μεταξύ Θεσσαλονίκης και Νότιας Ελλάδας περνούσε από την κοιλάδα των Τεμπών, τη Λάρισα, τη Λαμία και τη Θήβα και έφθανε στην Αθήνα και την Κόρινθο. Χρησιμοποιήθηκε από ιδιώτες (λ. χ. τον Γρηγόριο Δεκαπολίτη) και επίσημες αποστολές και κατά καιρούς ως οδός εισβολής. Δυο δευτερεύοντες δρόμοι συνέδεαν τη Θεσσαλία με τη Θεσπρωτία και τη Λαμία με τη Ναύπακτο. Το οδικό δίκτυο της Πελοποννήσου, που ήταν εν χρήσει στην περίοδο που μας αφορά, παραμένει ως ένα βαθμό άγνωστο, καθώς από τις αφηγηματικές πηγές σχεδόν μόνο ο Βίος του Αγίου Νίκωνος αναφέρει ταξίδια, κύρια στο ανατολικό και το νότιο μέρος της χερσονήσου. Φαίνεται ότι εξαιτίας των δημογραφικών μεταβολών του 7ου αι. τέθηκε εκτός λειτουργίας το δίκτυο του κεντρικού τμήματος της Πελοποννήσου· αντίθετα οι περιφερειακές συνδέσεις διατηρήθηκαν βασικά άθικτες, ενώ νέοι δρόμοι δημιουργήθηκαν προς τα νέα αστικά κέντρα που προέκυψαν από τις μετατοπίσεις ελληνικού πληθυσμού (Μομφρασία, Κυπαρισσία κλπ.).

Στον ευρύτετο γεωγραφικό χώρο της Μ. Ασίας οι κυριότερες οδικές αρτηρίες είχαν αφετηρία την Κωνσταντινούπολη, όπως η περίφημη "Οδός των Προσκυνητών", η οποία διέσχιζε λοξά τη Μ. Ασία, περνώντας από τη Νίκαια, τη Νικομήδεια, την Ιουλιούπολη κοντά στις Συκεές, την Αγκυρα, την Κολώνεια Αρχελαΐδα και τη Ναζιανζό, και έφθανε μέσω των Πυλών της Κιλικίας στην Ταρσό, απ' όπου συνέχιζε προς τη Συρία και την Παλαιστίνη. Ο δρόμος αυτός χρησιμοποιήθηκε από προσκυνητές τον 4ο και πάλι τον 11ο αι., όταν κατέστη δυνατή η χρήση του χερσαίου δρόμου μέσω Ουγγαρίας, αποκλειστικά δε από Βυζαντινούς (όπως για παράδειγμα τον ερημίτη Αντίοχο και το

Θεόδωρο Συκεώτη) στο ενδιάμεσο χρονικό διάστημα. Ένας άλλος μεγάλος διαγώνιος δρόμος περνούσε από το Αμόριο και κατευθύνονταν προς τις Πύλες της Κιλικίας, ενώ ένα παρακλάδι του κατέληγε στην Αττάλεια· μεταξύ των άλλων στο δρόμο αυτό ταξίδεψαν ο Αντώνιος ο Νεότερος και ο Κωνσταντίνος ο Ιουδαίος. Πέρα από τους μεγάλους αυτούς διαγώνιους δρόμους οι προσκυνητές και οι μοναχοί της Μεσοβυζαντινής Περιόδου συνήθιζαν να χρησιμοποιούν τον ημικυκλικό δρόμο που περνούσε διαδοχικά από την Εφεσο, τις Χώνες και τα Μύρα και συνέχιζε μέσω Αττάλειας μέχρι την Κύπρο. Ως παραδείγματα αναφέρονται τα ταξίδια του Ιωαννίκιου και του Πέτρου από την Ατρώα. Παράλληλα εξετάζονται δρομολόγια στη βορειοδυτική Μ. Ασία (όπως για παράδειγμα του Μονοφυσίτη Ιάκωβου Μπουρντάνα, ο οποίος διέσχισε επανειλημμένα στα μέσα του 6ου αι. τις επαρχίες Ασία, Λυδία και Καρία). Ο Βίος του Λάζαρου Γαλησιώτη υπαινίσσεται ή αναφέρει ρητά την ύπαρξη ποικίλων συνδέσεων με επίκεντρο το όρος Γαλήσιο και τη γειτονική Εφεσο. Μεγάλη σημασία είχε η επικοινωνία με την Κωνσταντινούπολη μέσω Λοπαδίου. Στη βόρειο Μ. Ασία μαρτυρούνται δυο οδικές συνδέσεις: η μία οδηγούσε μέσω Παφλαγονίας στα Ευχάϊτα, η άλλη βρίσκονταν νοτιότερα και κατέληγε στο Χαρσιανό Κάστρο με ενδιάμεσους σταθμούς την Αγκυρα και τη Σεβάστεια.

Στη Συρία μεγάλη σπουδαιότητα είχε η σύνδεση της Αντιόχειας με την Κιλικία μέσω Αμανικών Πυλών, καθώς αποτελούσε συνέχεια της "Οδού των Προσκυνητών". Σημαντικός ήταν ακόμη ο στρατιωτικός δρόμος που είχε αφετηρία την Αντιόχεια και κατευθύνονταν ανατολικά, περνώντας από την Ιεράπολη, τις Βάτνες, την Εδεσσα και τις Κάρρες. Το δρόμο αυτό ακολούθησαν η Εγερία, την άνοιξη του 384, κι ακόμη ο αυτοκράτορας Ιουλιανός και ο πρεσβευτής Μέγας (539-540). Αξίζει να αναφερθούν επίσης τα ταξίδια του Ιωάννη Μόσχου στη Συρία και την Κιλικία κατά την πρώτη δεκαετία του 7ου αι.

Οι βασικές πληροφοριακές πηγές μας για δρομολόγια στην

Παλαιστίνη είναι τα Οδοιπορικά των προσκυνητών και οι Βίοι του Κύριλλου από την Σκυθόπολη. Ο μοναχός Σάβας ταξίδεψε δυο φορές από τη μονή του μέχρι τη Σκυθόπολη μέσω Καισάρειας. Τα ακριβή δρομολόγια του μπορούν να ανασυντεθούν με βάση τον Οδηγό του Θεοδόσιου. Ποικίλες μετακινήσεις του σε παράκτιες παλαιστινιακές πόλεις με αφετηρία τα Ιεροσόλυμα αναφέρει ο Ιωάννης Μόσχος. Για να φθάσει κανείς στην Αίγυπτο, ακολουθούσε τον παράκτιο δρόμο, όπως η Ρωμαία Πάυλα ή το δρόμο της ερήμου μέσω Ελούσας και Αιλάς ή Γάζας και Κλύσματος. Αν και ο παράκτιος δρόμος ήταν ο πιο σύντομος, οι προσκυνητές (όπως για παράδειγμα ο Αντονίνος της Πλακεντίας και η Εγερία) προτιμούσαν τον δεύτερο, γιατί τους επέτρεπε να επισκεφθούν το Όρος Σινά. Στην Αίγυπτο ο Νείλος, οι παραπόταμοι και οι διώρυγές του προσέφεραν δυνατότητες μετακίνησης σε υδάτινους δρόμους. Αναφέρουμε για παράδειγμα τα ταξίδια του Φιντέλις, του Βερνάρδου και του Επιφάνιου Αγιοπολίτη. Υπήρχαν τέσσερις συνολικά δρόμοι που οδηγούσαν από τον Νείλο στην Ερυθρά Θάλασσα. Παραδειγματικό δρομολόγιο που συνδυάζει ποταμοπλοία στο Νείλο με οδοιπορία στην έρημο είναι εκείνο του πρεσβευτή Ιουλιανού που έφθασε στην Ερυθρά Θάλασσα ίσως από το δρόμο Κοπτός - Βερενίκη. Όσο για την περίφημη διώρυγα του Τραϊανού, αυτή, όπως φαίνεται, δεν χρησιμοποιήθηκε στη διάρκεια της βυζαντινής κυριαρχίας στην Αίγυπτο. Ο μακρός παράκτιος δρόμος Αλεξάνδρεια - Καρχηδόνα χρησιμοποιήθηκε στο τελευταίο τμήμα του κατά τις επιχειρήσεις εναντίον των Βανδάλων. Παράλληλα υπήρχαν δρόμοι που οδηγούσαν στο εσωτερικό της Βυζαντινής. Έτσι στο δρόμο Λάριβος - Καρχηδόνα έκαμε το τελευταίο ταξίδι του ο γιατρός Πηγάσιος (544).

Στην ενότητα τη σχετική με τους κινδύνους που αντιμετώπιζαν οι ταξιδιώτες ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη ληστεία. Το φαινόμενο αυτό μπόρεσε να αναπτυχθεί σχετικά μόνο σε έρημες και δυσπρόσιτες μεθοριακές περιοχές. Ως παραδείγματα αναφέρονται οι περιπτώσεις των Σκαμάρων, που δρούσαν στις

ορεινές περιοχές και πιθανότατα χρησιμοποιούνταν περιστασιακά από την κυβέρνηση της Πόλης για την αναχαίτιση εισβολών από το Βορρά, σε ένα ρόλο ανάλογο με αυτόν που επιτελούσαν οι Μαρδαίτες, των ορεισίων Ισαύρων, που με τη δράση τους απέκλειαν συχνά τα περάσματα προς τη Συρία, των Βλεμμύων και των Νοβάδων στα νότια σύνορα της Αιγύπτου και τέλος των Σλάβων της Θράκης, οι οποίοι διενεργούσαν ληστρικές πράξεις στα περάσματα του Στρυμόνα.

Παράλληλα επισημαίνονται οι κίνδυνοι που συνεπάγονταν για την επικοινωνία οι εξεγέρσεις εθνικών μειονοτήτων, όπως των Σλάβων στη Μακεδονία και τη Θράκη, των Σαμαρειτών στην Παλαιστίνη, και οι εισβολές νομάδων του Βορρά, όπως των Ούγγρων κατά την 4η δεκαετία του 10ου αι. Κινδύνους και δυσχέρειες στην επικοινωνία και τις μεταφορές δημιουργούσαν επίσης τα φυσικά γεωγραφικά εμπόδια και οι καιρικές συνθήκες, όπως φαίνεται ανάγλυφα στα παρατιθέμενα από αγιολογικά και άλλα κείμενα παραδείγματα.

Το πέμπτο μέρος είναι αφιερωμένο στα θαλάσσια ταξίδια. Σε σύγκριση με τα πολεμικά τα εμπορικά πλοία χαρακτηρίζονταν από μεγαλύτερη τυπολογική διαφοροποίηση. Αυτή καθοριζόταν από εθνικοτοπικές ναυτικές παραδόσεις. Ως παράδειγμα αναφέρονται οι τύποι των εμπορικών πλοίων που κυριαρχούσαν στα παράλια της Δαλματίας και της Παμφυλίας - Κιλικίας. Η εμφάνιση των ίδιων τύπων πλοίων στην αλιεία και την εμπορική ναυτιλία δείχνει τη σπουδαιότητα των αλιευτικών στολίσκων όχι μόνο για την απόκτηση της απαιτούμενης για μακρά εμπορικά ταξίδια ναυτικής πείρας αλλά και για τη διαμόρφωση συγκεκριμένων τύπων εμπορικών πλοίων. Η συνήθεια να βαπτίζουν τα πλοία με συγκεκριμένα ονόματα φαίνεται ότι εξέλιπε για το χρονικό διάστημα από τον 6ο έως και το 12ο αι., αν εξαιρέσει κανείς ελάχιστες περιπτώσεις.

Μια άλλη χαρακτηριστική τάση της Μεσοβυζαντινής Περίόδου που εμφανίζεται στα χρόνια της Ύστερης Αρχαιότητας είναι η ναυπήγηση πλοίων μικρής χωρητικότητας. Σε αγιολογικά

κείμενα μαρτυρείται σποραδικά ναυπήγηση μεγαλύτερων μονάδων, που όμως αποτελούσαν εξαιρέσεις και δεν μπορούσαν σε καμιά περίπτωση να συγκριθούν με τα γιγαντιαία σιτοφόρα πλοία που έπλεαν κατά τη Ρωμαϊκή Περίοδο μεταξύ Ρώμης και Αλεξάνδρειας. Η μέση χωρητικότητα των μεσοβυζαντινών πλοίων ανέρχονταν σε λίγες δεκάδες τόννων. Η τάση κατασκευής μικρών ή μέτριων στο μέγεθος πλοίων ενισχύεται τον 11ο και το 12ο αι, όπως δείχνουν πληροφορίες σχετικές με τις τρεις διαστάσεις και τη χωρητικότητα των μοναστηριακών πλοίων. Για το φαινόμενο αυτό υπήρχαν διάφορες αιτίες, όπως η διακοπή των μεταφορών σιταριού από την Αλεξάνδρεια στη Ρώμη, η κατάργηση των σωματείων των *Navicularii* και οι κίνδυνοι της πειρατείας που ανάγκαζαν τους ναύκληρους να ακολουθούν συνήθως παράκτια δρομολόγια. Η ναυτική αυτή συνήθεια μειώσε τη μέση ημερήσια επίδοση των πλοίων, αν και υπήρχαν πλοία, όπως οι εξαιρετικά ευέλικτοι Αλεξανδρινοί “δόρκωνες”, που μπορούσαν να αναπτύξουν εξαιρετικές ταχύτητες και να επιτύχουν υψηλές επιδόσεις.

Στην περίοδο από τον 7ο έως τον 11ο αι. ολοκληρώθηκε μια ιστορική τεχνική εξέλιξη που αφορά στη ναυπήγηση των πλοίων. Πρόκειται για τη μετάβαση από την τεχνική, κατά την οποία πρώτα κατασκευάζονταν το “κέλυφος”, για να τοποθετηθούν στη συνέχεια εσωτερικά οι νομείς και τα άλλα ενισχυτικά μέρη του σκελετού, στην σκελετικού τύπου κατασκευή, κατά την οποία πάνω από την ίσαλο γραμμή τοποθετούνται πρώτα οι εσωτερικές δοκοί, δηλ. ο σκελετός, ο οποίος στη συνέχεια επικαλύπτεται με το “κέλυφος”. Η νικηφόρα πορεία του νέου τρόπου ναυπήγησης ολοκληρώθηκε πιθανότατα στη διάρκεια του 11ου αι., όπως αποκαλύπτει η μελέτη του ναυαγίου του *Serçe Limanı*. Όσο αφορά τα πληρώματα, η πλούσια λειτουργική διάρθρωσή τους προκύπτει τόσο από την ύπαρξη του “πρεσβύτερου” και του “μεσάτου” ναύκληρου όσο και από τις μισθολογικές διαβαθμίσεις μεταξύ των διαφόρων ειδικοτήτων που εργάζονταν στο κατάστρωμα ή στο μαγειρείο του πλοίου. Πέ-

ρα από τα επαγγέλματα που σχετίζονταν άμεσα με το πλοίο, στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας υπάγονταν και εκείνοι που εργάζονταν στο λιμάνι και στο ναυπηγείο, όπως π. χ. οι “σακκοφόροι” και οι “λιμενίτες”.

Η μακρά ενότητα σχετικά με τους θαλάσσιους δρόμους και τα λιμάνια ανοίγει με τον Εύξεινο Πόντο. Στη θάλασσα αυτή, στις ακτές της οποίας κατέληγαν οι δρόμοι, από τους οποίους προωθούνταν το σιτάρι και τα άλλα προϊόντα του Βορρά, τα μπαχαρικά και το μετάξι της Ανατολής, το Βυζαντινό Κράτος επεδίωκε ανέκαθεν την αποκλειστική ναυτική κυριαρχία. Η επιδίωξη αυτή ήταν εύλογη και στέφθηκε από απόλυτη σχεδόν επιτυχία. Πολύ συνηθισμένο δρομολόγιο ήταν ο παράπλους της Βουλγαρικής ακτής μέχρι τις εκβολές του Δούναβη, του Δνείστερου, και του Δνεύπερου και το λιμάνι της Χερσώνας, καθώς ο χερσαίος παράκτιος δρόμος είχε από την Ύστερη Αρχαιότητα τεθεί εκτός λειτουργίας, εξαιτίας διαρκών πληθυσμιακών μετατοπίσεων και εισβολών. Το δρόμο αυτό ακολούθησε μέχρι τις εκβολές του Δούναβη το πλοίο που μετέφερε τον εξόριστο πάπα Μαρκίνο Α' (μέσα του 7ου αι.)· στο σημείο αυτό φαίνεται ότι το πλοίο εγκατέλειψε την ακτοπλοΐα, για να ανοιχτεί στο πέλαγος με προορισμό τη Χερσώνα. Το βορειότερο τμήμα του μέχρι τις εκβολές του Δούναβη διέσχισε το πλοιάριο, με το οποίο ο Ιουστινιανός Β' επέστρεψε από την εξορία του στις βόρειες ακτές του Ευξείνου. Λιμάνια με μεγάλη σημασία στην περιοχή ήταν η Μεσημβρία, η Αγχίαλος και η Δεβελτός. Ο άλλος μεγάλος παράκτιος δρόμος οδηγούσε στη σπουδαία, ιδιαίτερα τον 9ο και το 10ο αι., εμπορική πόλη της Τραπεζούντας και τις περιοχές του Κανκάσου με ενδιάμεσους σταθμούς τα λιμάνια της Αμάστριδος και της Σινώπης και προτιμώνταν, επειδή κατά μήκος της βόρειας ακτής της Μ. Ασίας δεν υπήρχε, εξαιτίας των παρεμβλλόμενων ορεινών όγκων, ένας συνεχής ηπειρωτικός δρόμος. Από την πλούσια ιστορία του θαλάσσιου αυτού δρόμου αναφέρουμε τα ταξίδια του Γεωργίου, επισκόπου Αμάστριδος (αρχές 9ου αι.) και του Κωνσταντινουπολίτη διάκονου

Φιλάργιου με τους προστατευόμενους φοιτητές του (περ. 620). Πελάγια δρομολόγια προς τη Χερσώνα ήταν δυνατά με αφετηρία την Κωνσταντινούπολη, τις εκβολές του Δούναβη και τα λιμάνια της Αμάστριδος και της Σινώπης. Στην τελευταία διαδρομή, που είναι η συντομότερη στον άξονα Βορρά - Νότου, ένα ταξίδι μπορούσε να διαρκέσει δύο έως τρεις μέρες. Οι επιδόσεις εξαρτώνταν από την επιδέξια αξιοποίηση των δυο θαλάσσιων ρευμάτων, που επικρατούν αντίστοιχα στο ανατολικό και το δυτικό μέρος του Ευξείνου, και από τους ανέμους, αφού δεν υπάρχουν ενδιάμεσοι νησιωτικοί σταθμοί. Η διάρκεια της θαλασσοπορίας μεταξύ Πόλης και Χερσώνας με ευνοϊκές συνθήκες ήταν, σύμφωνα με μια εβραϊκή πηγή, 15 μέρες. Γενικότερα η ναυσίπλοια στον τρικυμιώδη Εύξεινο είχε πολύ περισσότερες δυσκολίες από όσες η μεσογειακή, καθώς η περίοδος, κατά την οποία επιτρέπονταν τα ταξίδια, ήταν πολύ σύντομη. Οι δυσκολίες αυτές επιβεβαιώνονται από την πολύ μεγάλη συχνότητα των μαρτυρούμενων ναυαγίων.

Η στρατηγική σημασία της Προποντίδας, που αποτελούσε την καρδιά του συστήματος των επικοινωνιών της αυτοκρατορίας, υπογραμμίζεται από την ύπαρξη των τελωνείων στα Στενά της Αβύδου και του Βοσπόρου, αλλά και από τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις και τους στολίσκους που προστάτευαν το διάδρομο αυτό. Στις δυο πλευρές της θάλασσας αυτής υπήρχε μια σειρά από σημαντικά λιμάνια: στη βόρεια πλευρά η Κριθέα, η Μάδυτος, τα Κύλα, η Σηστός, η Καλλίπολη, το Πάνιο, η Ραιδεστός, η Ηράκλεια, η Σηλυμβρία, ο Αθύρας και το Ρήγιο, στη νότια πλευρά η Κύζικος, το Πάριο, η Λάμψακος. Όσοι έπλεαν προς τη Μεσόγειο προτιμούσαν τη συντομότερη βόρεια ακτή. Το δρομολόγιο περιλάμβανε συνήθως μια στάση στην Προικόννησο, όπως δείχνει το ταξίδι του Ρώσου ηγούμενου Δανιήλ. Τα πλοία που έρχονταν από τη Μεσόγειο ακολουθούσαν τις πιο πολλές φορές την πολύ μακρότερη και ρηχή νότια ακτή, την οποία στη συνέχεια εγκατέλειπαν, για να κατευθυνθούν προς την Προικόννησο και την Πόλη. Τη διαδρομή αυτή ακο-

λούθησαν εν μέρει οι πειρατικοί στόλοι των Σκλαβήνων (περ. 676 - 678) και των Αράβων υπό τον Λέοντα Τριπολίτη το 904. Πέρα από τα λιμάνια που αναφέρθηκαν υπήρχαν στην ακτή της Βιθυνίας επίνεια, στα οποία κατέληγαν δρόμοι από την Προύσα, τη Νίκαια και το εσώτερό της Μ. Ασίας, όπως η Κίος, η Απάμεια και η Τρίγλεια στην περιοχή Κατάβολος, η Ελενόπολη, οι Πύλες και η Πραίνετος στον κόλπο της Νικομήδειας. Από αυτά οι Πύλες απέκτησαν εξαιρετική σημασία, ιδίως μετά την πιθανολογούμενη παρακμή της Ελενόπολης. Είναι χαρακτηριστικό, ότι το 10ο αι. το λιμάνι των Πυλών χρησιμοποιείται όχι μόνο ως σταθμός του αυτοκράτορα κατά τις εκστρατείες στο μέτωπο της Μ. Ασίας, αλλά ως χώρος φόρτωσης διαφόρων προϊόντων που μεταφέρονται από τη μικρασιατική ενδοχώρα και προορίζονται για την Κωνσταντινούπολη. Στο χώρο της Προποντίδας οι ναυτικοί φρόντιζαν να αποφεύγουν τα πελάγια και προτιμούσαν τα παράκτια δρομολόγια, εξαιτίας της ανάπτυξης ισχυρών θαλάσσιων ρευμάτων και των συχνών βόρειων και νότιων ανέμων, που δυσχέραιναν σημαντικά τη ναυσίπλοια.

Στο χώρο της Αιγηίδας προσδιορίζονται οι κύριες γραμμές επικοινωνίας. Ο δρόμος του Αρχιπελάγους, ο οποίος ένωνε την Ιταλία με την Κωνσταντινούπολη, ελίσσονταν βόρεια της Κρήτης μέσα από συστάδες νησιών και συναντούσε στο ύψος της Εφέσου τον παράκτιο δρόμο που ακολουθούσε τη μικρασιατική ακτογραμμή. Ο δρόμος αυτός υποκατέστησε τον 7ο αι. τον άξονα Ιταλία - Κρήτη - Κύπρος - Κιλικία και χρησιμοποιήθηκε από εμπορικές, στρατιωτικές και διπλωματικές αποστολές. Επειδή η περίπλευση των νοτίων ακτών της Πελοποννήσου ήταν συνδεδεμένη με μεγάλους κινδύνους, χρησιμοποιούνταν μερικές φορές ως εναλλακτική λύση ο θαλάσσιος διάδρομος Κόρινθος - Πάτρα. Η χρήση του αρχαίου Διόλκου είναι σε κάποιες από τις μαρτυρούμενες περιπτώσεις βέβαιη, σε άλλες παραμένει απλή υπόθεση. Όταν δεν συνέβαινε αυτό, οι ταξιδιώτες περνούσαν οδικά από το Λέχαιο στις Κεγχρεές, όπου περίμεναν να βρουν ένα άλλο πλοίο, για να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Ο

δρόμος αυτός ήταν ιδιαίτερα σημαντικός μετά την άλωση της Κρήτης από τους Σαρακηνούς και την άνοηση της πειρατείας. Εκτός από την Πάτρα και την Κόρινθο σπουδαία λιμάνια στο δρόμο από την Ιταλία προς το Αρχιπέλαγος ήταν η Μεθώνη και η Μονεμβασία καθώς και τα νησιά του Αιγαίου, Κέως και Νάξος. Ένας άλλος δρόμος ακολουθούσε την ακτογραμμή της κεντρικής Ελλάδας και της Θεσσαλίας προς τη Θεσσαλονίκη. Ο δρόμος αυτός αποδείχτηκε σωτήριος την εποχή που οι Σλάβοι απειλούσαν τη Θεσσαλονίκη, γιατί εξασφάλιζε τον ανεφοδιασμό της αποκλεισμένης πόλης με σιτάρι από τη Θεσσαλία και τη Σικελία. Σπουδαία λιμάνια στη διαδρομή αυτή ήταν η Χαλκίδα και η Δημητριάδα.

Ύστερα από την ανάκτηση της Κρήτης (961) ο δρόμος αυτός συνδέθηκε με το νησί. Στο άνοιγμα των δρόμων του Νοτίου Αιγαίου στη βυζαντινή ναυσιπλοΐα συνέβαλε σημαντικά και η ανάκτηση της Κύπρου (965). Το πλοίο, με το οποίο ταξίδευε λίγα χρόνια αργότερα ο Νίκων, ο επιλεγόμενος "Μετανοείτε", κάλυψε την απόσταση από την Κρήτη μέχρι το Δαμαλά (κοντά στην αρχαία Επίδαυρο) σε πέντε μέρες. Ο άγιος πέρασε ύστερα από την Αίγινα κατευθυνόμενος προς τον Πειραιά και τη Χαλκίδα.

Συνέχεια του προηγούμενου δρόμου αποτελούσε η πελάγια διαδρομή που συνέδεε τις δυο μεγαλύτερες πόλεις της αυτοκρατορίας μέσω Λήμνου και Αβύδου. Εναλλακτική λύση αποτελούσε ο παράπλους της θρακικής ακτής, ο οποίος μόνο σε σύνδεση με την Εγνατία οδό μπόρεσε να ξεπεράσει τη στενή τοπική σημασία του. Ως παράδειγμα αναφέρουμε το ταξίδι του Γρηγόριου Δεκαπολίτη, ο οποίος προερχόμενος από την Αίνο αποβιβάστηκε στη Χριστούπολη, για να ακολουθήσει στη συνέχεια την Εγνατία μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Μια παραλλαγή του παράκτιου δρόμου Θεσσαλονίκη - Πελοπόννησος αποτελούσε ο εν μέρει πελάγιος, εν μέρει παράκτιος δρόμος, που ακολούθησε το 904 ο στόλος του Λέοντα Τριπολίτη με ενδιαμέσους σταθμούς την Παλλήνη, τις Βόρειες Σποράδες, την Άνδρο και την

Κρήτη. Τα επί μέρους τμήματα που τον συνθέτουν αποτελούν, με εξαίρεση την παράλληλη προς την βραχώδη και αλίμενη ανατολική ακτή της Εύβοιας διαδρομή, πολυσύχναστα δρομολόγια, γνωστά και από άλλες πηγές. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα τμήματα μεταξύ Θεσσαλονίκης και Καναστραίου και μεταξύ Νάξου και Κρήτης.

Ο μακρός θαλάσσιος δρόμος μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Αλεξάνδρειας, στην οποία κατέληγαν τα προϊόντα του ανατολικού εμπορίου, εξυπηρετούσε με τις διάφορες παραλλαγές του την επικοινωνία με τις ανατολικές επαρχίες του Βυζαντινού Κράτους έως την εποχή των αραβικών κατακτήσεων. Ο δρόμος ήταν ενιαίος μέχρι το ύψος της Ρόδου, όπου διχάζονταν σε ένα πελάγιο παρακλάδι, που οδηγούσε με ενδιαμέσο σταθμό τη Ρόδο στην Αίγυπτο, και ένα παράκτιο, που έβαινε παράλληλα προς τις ακτές της Κιλικίας, της Συρίας και της Παλαιστίνης. Δευτερεύουσες διακλαδώσεις του συνέδεαν την Κύπρο με τα λιμάνια των περιοχών αυτών. Μιά από αυτές κατέληγε στην Ιόππη και τον Ασκάωνα, όπου αποβιβάζονταν συνήθως οι προσκυνητές. Ο πελάγιος δρόμος ήταν πολύ σημαντικός, γιατί από αυτόν μεταφέρονταν μέχρι την πρωτεύουσα το αιγυπτιακό σιτάρι και τα βιοτεχνικά προϊόντα της Αλεξάνδρειας. Έλληνες φυγάδες από την Αίγυπτο χρησιμοποίησαν το δρόμο αυτό, για να διαφύγουν προς την Κωνσταντινούπολη, όταν οι Πέρσες αρχικά και οι Άραβες οριστικά κατέλαβαν την επαρχία αυτή. Στη διαδρομή αυτή έλαβε χώρα το τελευταίο ταξίδι του πατριάρχη Αλεξανδρείας, Ιωάννη του Ελεήμονος, με τελικό σταθμό την Κύπρο, όπου η σημαντική αυτή προσωπικότητα πέθανε το 619. Η έλλειψη πληροφοριών για εμπορικά ταξίδια στους Βίους των μικρασιατικών αγροτικών αγίων, ιδιαίτερα εκείνο του Θεόδωρου Συκεώτη (6ος - 7ος αι.), αποτελεί μια έμμεση επιβεβαίωση της άποψης, ότι οι εμπορικές ανταλλαγές με την ανατολή εξυπηρετούνταν την εποχή αυτή από τους δρόμους της θάλασσας.

Η σημαντικότερη συνέπεια των αραβικών κατακτήσεων και της ναυπήγησης αραβικών εμπορικών στόλων ήταν ο περιορι-

σμός της βυζαντινής ναυτικής κυριαρχίας και του όγκου των ανταλλαγών καθώς και η βαθμιαία στρατιωτικοποίηση των δρόμων της ανατολικής Μεσογείου. Η διαπίστωση αυτή ισχύει τόσο για το δρόμο που ακολουθεί την ακτογραμμή της Μ. Ασίας και χρησιμοποιήσαν οι Άραβες, για να προωθηθούν μέχρι τη Βασιλεύουσα, όσο και για το στρατηγικά σημαντικό τρίγωνο Κύπρου - Παμφυλίας - Κιλικίας, στις ακτές των οποίων οι Άραβες εύρισκαν ναυπηγήσιμη ξυλεία. Τον έντονο στρατιωτικό χαρακτήρα των θαλάσσιων δρόμων της ανατολικής Μεσογείου αποδεικνύουν και οι βυζαντινές στρατιωτικές επιχειρήσεις του 715 και του 746 και η αραβική του 790 που τέλειωσε με την ήττα των Βυζαντινών στον κόλπο της Αττάλειας. Η χρονικά τελευταία πηγή που καθιστά προφανή το στρατιωτικό χαρακτήρα του δρόμου Πόλη - Κρήτη είναι το περίφημο "Σταδιοδρομικόν Θαλάσσης" του Κωνσταντίνου Ζ', που περιγράφει, με απαρίθμηση των επί μέρους σταθμών και ακριβή αναφορά των ενδιάμεσων αποστάσεων, το δρομολόγιο του Βυζαντινού στόλου στη διάρκεια των επιχειρήσεων εναντίον της Κρήτης, αν και ορισμένα από τα στοιχεία του δεν ανταποκρίνονται στα δεδομένα της εκστρατείας του 960 - 961, που οδήγησε στην απελευθέρωση του νησιού. Από διάφορα σημεία της εξεταζόμενης εδώ διαδρομής υπήρχαν δυνατότητες επικοινωνίας με πόλεις και νησιά που βρίσκονταν στο ίδιο ύψος, όπως μεταξύ Αττάλειας ή Σελεύκειας και Κύπρου, Σάμου και Μιλήτου, Μιτυλήνης και Σμύρνης, όπως δείχνουν διάφορα αγιολογικά κείμενα και οι πλούσιες πληροφορίες των Αράβων γεωγράφων για την Αττάλεια. Σχετικά με τη διάρκεια των ταξιδιών στην εξεταζόμενη διαδρομή αναφέρουμε ενδεικτικά ότι από την Κωνσταντινούπολη η Αττάλεια απείχε 15 μέρες θαλασσοπορίας, η Κύπρος 10 μέρες με ευνοϊκό άνεμο και χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς, η Αλεξάνδρεια 18, η Γάζα 10 έως 20 μέρες.

Ειδικά οι Ευρωπαίοι προσκυνητές, ύστερα από την κατάκτηση της χερσονήσου του Αίμου από τους Σλάβους, έφθαναν στα επίνεια των Ιεροσολύμων, ακολουθώντας το δρόμο Ρώμη - Στε-

νά Μεσσήνης - Κύπρος. Όσοι προέρχονταν από την Ιβηρική, τη Γαλλία και την Αγγλία έπαιρναν το πλοίο σ' ένα από τα γαλλικά μεσογειακά λιμάνια και διέσχιζαν το πέλαγος, για να παραπλεύσουν στη συνέχεια τη Βόρεια Αφρική μέχρι την Ιόππη. Μετά την αραβική κατάκτηση οι προσκυνητές εξακολουθούν να ταξιδεύουν στη Μεσόγειο, τις πιο πολλές φορές με εμπορικά πλοία, αν και ο ρυθμός των ταξιδιών μειώνεται συνεχώς. Από τα ελάχιστα μαρτυρημένα προσκυνήματα της εποχής "των σκοτεινών αιώνων" αναφέρουμε τα ταξίδια του Αρκουλαφ (περ. 680), του άγιου Βιλλιμπάλντι (723) και του επισκόπου Μαγδαλαβαίου (περ. 757). Τον 10ο και 11ο αι. η συλλογική ορμή των Ευρωπαίων για υπερπόντια προσκυνήματα αφυπνίζεται, όπως αποδεικνύει η αύξηση των ταξιδιών. Συνήθως οι προσκυνητές αναχωρούσαν από τα λιμάνια της Απουλίας και, αφού περιέπλεαν την Πελοπόννησο, ακολουθούσαν το δρόμο του Αρχιπελάγους και στη συνέχεια τον παράκτιο μικρασιατικό δρόμο. Εναλλακτική λύση αποτελούσαν τα ταξίδια που συνδύαζαν τη χρήση των θαλάσσιων και της Εγνατίας ή άλλων χερσαίων, καθαυτό ελλαδικών δρόμων. Οι προσκυνητές από τη Βόρεια Ευρώπη χρησιμοποιούσαν είτε τον ποτάμιο δρόμο "από τους Βαράγγους μέχρι το Βυζάντιο", είτε περιέπλεαν τις ακτές της Δυτικής Ευρώπης, πριν περάσουν το Γιβλαρτάρ και διασχίσουν τη Μεσόγειο σε όλο της το μήκος. Για τους Ιταλούς ναύκληρους που εμπορεύονταν στην Ανατολή σημαντικός ήταν ο δρόμος Αντιόχεια - Μύρα - Αρχιπέλαγος - Μεθώνη, όπως αποδεικνύει η ιστορική μεταφορά των λειψάνων του Αγίου Νικολάου από τη Μύρα στην αδριατική πόλη Μπάρι. Τα δρομολόγια των προσκυνημάτων παραμένουν γενικά σταθερά και στις αρχές του 12ου αι., όπως μαρτυρούν τα Οδοιπορικά του Ρώσου Δανιήλ και του Αγγλοσάξονα Saewulf. Από αυτά και από τα Οδοιπορικά του 8ου αι. προκύπτει η εντελώς εξαιρετική σημασία ορισμένων λιμανιών και νησιών για την κυκλοφορία των δυτικοευρωπαίων προσκυνητών, όπως της Μεθώνης και της Μονεμβασίας, της Εφέσου και των Φυγέλων, της Στροβίλου και της Κω,

της Ρόδου και της Κύπρου, των Πατάρων και των Μύρων.

Όσο αφορά τον άξονα Καρχηδόνα - Ανατολή, υπερτερούν οι ειδήσεις για ταξίδια μικρών διαδρομών, αν και υπάρχουν πληροφορίες για υπερπόντια ταξίδια από την Καρχηδόνα μέχρι την άλλη άκρη της Μεσογείου. Ο Βίος του Γρηγορίου από τον Ακράγαντα αναφέρει πολλά ταξίδια μεταξύ Ρώμης, Ακράγαντα και Πανόρμου, αλλά και πλόες από τα λιμάνια αυτά προς την Ανατολική Μεσόγειο, συχνά μέσω Καρχηδόνας. Σχετικά με τη διάρκεια των ταξιδιών αυτών οι πηγές επιτρέπουν τα ακόλουθα συμπεράσματα: Θαλάσσια ταξίδια μεταξύ Σικελίας και Καρχηδόνας διαρκούσαν περ. 3 μέρες, μεταξύ Σικελίας και Τρίπολης (Συρία) 14 έως 20 μέρες. Η διάρκεια βεβαίως ήταν συνάρτηση του αριθμού των ενδιάμεσων σταθμών που μπορούσαν να περιορίσουν σημαντικά τον καθαρό χρόνο θαλασσοπορίας. Έτσι η διαδρομή Σικελία (Πάνορμος ή Ακράγαντας) - Ρώμη καλύπτονταν τον 6ο - 7ο αι. σε 24 - 30 μέρες, η απόσταση μεταξύ Ταυρομένιου και Ρώμης στα τέλη του 9ου αι. σε 20 μέρες. Η Καρχηδόνα αναφέρεται συχνά στις πηγές ως σταθμός ταξιδιών και έδρα εμπορικών φαίνεται ότι τον 6ο - 7ο αι. είχε ανακτήσει κάπως την παλιά της ακτινοβολία. Τα ταξίδια προς την Ανατολή δεν ακολουθούσαν κατ' ανάγκη την ακτογραμμή· μερικές φορές τα πλοία "ανέβαιναν" προς τη Σικελία, θέλοντας να αποφύγουν τις επικίνδυνες Σύρτιες. Τα ταξίδια από την Αλεξάνδρεια προς τα δυτικά ήταν σε μεγάλο βαθμό παράκτια, ενώ τα ταξίδια προς την Κωνσταντινούπολη ακολουθούσαν κατ' ανάγκη πελάγιες διαδρομές μέσω Κρήτης και Αρχιτελάγους, αν και όχι σπάνια οι ναύκληροι επιδίωκαν να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα που παρείχε η παράπλευση ενός μέρους έστω της μακράς βορειοαφρικανικής ακτής.

Στο Τυρρηνικό Πέλαγος η πρόσχωση της Όσπιας και του Πόρτο και η κατάκτηση των περιοχών μεταξύ Τερρακίνας και Νεάπολης από τους Λογγοβάρδους είχαν ως αποτέλεσμα να αχρηστευθεί ένα τμήμα της Αππίας και το επίνειο της Ρώμης να μετατοπιστεί στη Γαέτα. Παράλληλα απέκτησε μεγάλη σημα-

σία το λιμάνι της Νεάπολης. Οι συνηθέστερες αφετηρίες για θαλάσσια ταξίδια ήταν η Τερρακίνα και η Γαέτα, όπου έφθανε κανείς από το χειρσαίο δρόμο, αφού διήνυε ένα τμήμα της Αππίας (όπως για παράδειγμα ο Βιλλυμπάλντι το 723). Σημαντικό λιμάνι ήταν το 10ο αι. και η Αμάλφι, ενώ μικρότερη σημασία είχαν το Παλινόδιο και η Ταυριάνη. Εκτός από τον παράκτιο δρόμο υπήρχε και ο πελάγιος που οδηγούσε από τη Ρώμη κατευθείαν στα Στενά της Μεσσήνης. Τα πλοία που παρέπλεαν την ανατολική πλευρά της Σικελίας στάθμευαν στην Ταορμίνια και την Κατάνια, για να καταλήξουν στις Συρακούσες. Αλλά με ενδιάμεσο σταθμό το Ρήγιο ακολουθούσαν την ακτή της Καλαβρίας, άλλοτε περνώντας από τον Κρότωνα και τον Τάραντα, άλλοτε πλέοντας σε ευρύ ημικύκλιο γύρω από τον κόλπο του Τάραντα χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς μέχρι το Οτράντο. Συχνά στη διάρκεια των αραβικών εισβολών οι κάτοικοι της Σικελίας και της Καλαβρίας, όπως ο Ηλίας Σπηλαιώτης και ο ομώνυμός του από την Έννα, διέπλεαν το πέλαγος μέχρι τα παράλια της Ηπείρου και της Πελοποννήσου, για να επανέλθουν στη συνέχεια, όταν αποσύρονταν οι εισβολείς. Πλοία προερχόμενα από την Ελλάδα ή την πρωτεύουσα προσορμίζονταν συνήθως στο λιμάνι του Οτράντο.

Η ναυσιπλοΐα της Αδριατικής ήταν κατά βάση ακτοπλοϊκή. Από τους δυο παράκτιους δρόμους οι ναυτιλλόμενοι προτιμούσαν την ακτή της Δαλματίας, γιατί εκεί υπάρχουν πολύ περισσότερες δυνατότητες για ελλιμενισμό (στα λιμάνια της Ζάρας, της Ραγούζας κλπ.) και ανεφοδιασμό. Ο δρόμος αυτός χρησιμοποιήθηκε συχνά από το βυζαντινό στόλο στις αρχές του 9ου αι., όταν η Βενετία και η Ιστρία έγιναν το μήλο της έριδας μεταξύ Δυτικής και Ανατολικής αυτοκρατορίας, ενώ οι διπλωματικές αποστολές που κινούνταν μεταξύ Δύσης και Ανατολής σταματούσαν συχνά στη Βενετία ή είχαν εδώ την αφετηρία τους. Σε διαφορετικές χρονικές περιόδους τα πλοία μπορούσαν να διαπλεύσουν το Αδριατικό πέλαγος ανάμεσα στη Ραβέννα και την Επίδαμνο, την Αγκώνα και τη Ζάρα, τα Σάλωνα και το Σι-

πόντο, το Μπρίντεζι και την Αυλώνα, το Μπάρι και το Βουθρωτό.

Από το Βουθρωτό και την Κέρκυρα ξεκινούσε ένας σημαντικός παράκτιος δρόμος, ο οποίος περιέπλεε την Πελοπόννησο και οδηγούσε στην Αιγίδα, περνώντας από τα Στενά της Κέρκυρας, τη Νικόπολη και αργότερα την Άρτα, το Στενό της Λευκάδας και τις Οξείες νήσους, παρέκαμπτε ύστερα τις εκβολές του Αχελώου, όπου και η ομώνυμη πόλη, και του Φίδαρη και, με ενδιαμέσο σταθμό τη Ναύπακτο ή την Πάτρα, συνέχιζε προς Νότο ή ακολουθούσε το θαλάσσιο διάδρομο μέχρι την Κόρινθο. Ο Saewulf διήνυσε την απόσταση από το Μπάρι μέχρι την Κόρινθο σε 26 μέρες, ενώ ο Βενιαμίν ο εκ Τουδέλης χρειάστηκε μόνο 12 μέρες από το Οτράντο μέχρι την Κόρινθο.

Στην Ερυθρά Θάλασσα, το μεγάλο υδάτινο διάδρομο, από τον οποίο διακινούνταν τα εμπορεύματα της Απω Ανατολής, της Αιθιοπίας και της Υεμένης, τα πλοία ακολουθούσαν συνήθως τη γραμμή της αραβικής ακτής. Η ύπαρξη πολλών επικίνδυνων υφάλων ήταν απαγορευτική για τις νυκτοπορείες. Ένα άλλο κίνδυνο αντιπροσώπευαν οι σφοδροί βόρειοι άνεμοι που φυσούσαν στο βορειότερο τμήμα της Ερυθράς θάλασσας. Λιμάνια σημαντικά ήταν το Κλύσμα, η Ιωτάβη, η Βερενίκη, ο Βουλικάς και η Γαβάζα. Η αρχαιολογία επιβεβαιώνει ότι ήδη στην Υστερη Αρχαιότητα τα λιμάνια της αιγυπτιακής ακτής, με εξαίρεση ίσως τη Βερενίκη, είχαν αρχίσει να παρακμάζουν. Όσο αφορά τα πλοία που έπλεαν στην Ερυθρά Θάλασσα, αυτά κατασκευάζονταν με ανήθιστες μεθόδους, σύμφωνα με τις τοπικές ναυτικές παραδόσεις.

Η θρησκευτικότητα και η δεισιδαιμονία των βυζαντινών ναυτικών προσδιορίζεται από τη διφορούμενη στάση τους απέναντι στη θάλασσα, η οποία θεωρείται ένα είδος "άσπονδου φίλου" που ο ναυτικός δεν μπορεί να εμπιστευτεί ανεπιφύλακτα, εκφράζεται δε με έθιμα και ιεροπραξίες, που αποτελούν εν μέρει επιβίωση αρχαίων λατρευτικών εκδηλώσεων, όπως αυτές που τελούνταν πριν από τον απόπλου του πολεμικού στόλου. Η

δεισιδαιμονία των ναυτικών εκφράζεται επίσης με την πίστη στους οiwονούς (όνειρα, ασυνήθη γεγονότα, κινήσεις ζώων, επιλογή της ημέρας αναχώρησης). Συγκεκριμένες μέρες, όπως η Τρίτη, αποφεύγονταν, γιατί θεωρούνταν αποφράδες. Ορισμένοι αριθμοί χαρακτηριζόνταν ως δυσόλωνοι και αποδίδονταν με περιφράσεις. Μαγικές συνταγές και πρακτικές ή θυσίες στις μυστηριώδεις δυνάμεις που εξουσίαζαν τη φύση χρησιμοποιούνταν για τον κατευνασμό τους. Κυρίως όμως οι Βυζαντινοί κατέφευγαν στη βοήθεια των αγίων Νικολάου, Φωκά, Νίκωνα και Ισιδώρου που θεωρούνταν προστάτες της ναυτιλίας, ιδιαίτερα του πρώτου. Σύμβολα, εικόνες και εγκόλπια ή φυλακτά από τόπους προσκυνημάτων πιστευόνταν ότι έχουν αποτροπαϊκό χαρακτήρα.

Οι κίνδυνοι που απειλούσαν τους ναυτικούς και τους ταξιδιώτες της θάλασσας προέρχονταν γενικά από δυσμενείς καιρικές συνθήκες, την πειρατεία και ανθρώπινες παραλείψεις. Στο πλαίσιο αυτό παρουσιάζονται ορισμένοι από τους επικίνδυνους ανέμους, οι οποίοι είτε σώζουν τα αρχαία ονόματά τους είτε ονομάζονται από γεωγραφικά αντικείμενα ή βάσει των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Στην αντιμετώπιση των φυσικών κινδύνων οι ναυτικοί του Βυζαντίου επιδείκνυαν εξαιρετική εμπειρία, τόλμη και επινοητικότητα, αφού μπορούσαν να χειρίζονται και να χρησιμοποιούν τα πανιά, τη βοηθητική λέμβο και τις άγκυρες του πλοίου με ασύγκριτη επιδεξιότητα. Η ασφάλεια των θαλάσσιων επικοινωνιών έμελλε να δοκιμαστεί σοβαρότατα από την πειρατεία. Χρονολογικά πρώτοι εμφανίζονται οι Αβαροι και κυρίως οι Σλάβοι. Η σλαβική πειρατεία υπήρξε ένα φαινόμενο χρονικά και τοπικά περιορισμένο. Εμφανίστηκε στο Αιγαίο στην καμπή από τον 6ο προς τον 7ο αι., για να περιοριστεί αργότερα στο βόρειο τμήμα του και τις θρακικές ακτές. Η δράση των Σλάβων πειρατών δεν είχε διαρκείς και σημαντικές επιπτώσεις στη ναυσιπλοία του Αιγαίου, αν και περιοδικά τα μονόξυλά τους έθεταν σε κίνδυνο την επικοινωνία μεταξύ Κωνσταντινούπολης και Θεσσαλονίκης. Μια νέα πε-

ρίοδο σηματοδοτεί η εμφάνιση των Αράβων πειρατών. Αρχικά οργανώνουν "κούρσα" και λεηλατούν τις ακτές της Μ. Ασίας και τα νησιά. Ύστερα από την άλωση της Κρήτης δημιουργούν πολυάριθμες πειρατικές φωλιές σε ακατοίκητα νησιά και κλειστούς, αθέατους κόλπους και επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους από τον Άθω μέχρι το Άκτιο. Εκτός των μεγάλων κουρσάδικων στόλων ενεργοποιούνται μικροί στολίσκοι που επιτίθενται αιφνιδιαστικά σε μεμονωμένα εμπορικά. Πολλοί άγιοι αιχμαλωτίζονται από τους Σαρακηνούς, ενώ πλέουν με εμπορικά στο Αιγαίο. Το μοναδικό προστατευτικό μέτρο που εφαρμόζαν οι ναύκληροι ήταν η αργή και προσεκτική πλεύση με άγρυπνη παρακολούθηση του πελάγους και των ακτών. Προστασία παρείχαν επίσης τα πλοία του πολεμικού ναυτικού, είτε συνοδεύοντας τα φορτηγά είτε χρησιμοποιούμενα τα ίδια για τη μεταφορά ζωτικής σημασίας εφοδίων. Όσο αφορά την άπαξ μαρτυρούμενη χρήση όπλων στο κατάστρωμα των πλοίων, αυτή φαίνεται ότι είχε εντελώς περιστασιακό χαρακτήρα. Η ενότητα κλείνει με την σκιαγράφιση των τυπικών συνηθειών των επιβατών και του πληρώματος στο κατάστρωμα στη διάρκεια του πλου σε σχέση με τον ύπνο, τα δείτνα και τη διάθεση ή διαμόρφωση του ελεύθερου χρόνου. Τέλος με βάση μια περιγραφή του Θεόδωρου Δαφνοπάτη ανασυντίθενται οι δραματικές σκηνές που εκτυλίσσονταν στο κατάστρωμα, όταν το πλοίο κινδύνευε άμεσα να βυθιστεί.

Με το έκτο και προτελευταίο μέρος του βιβλίου περιγράφεται, με σχολαστική ανάλυση των πηγών, η πολύχρωμη πραγματικότητα των ταξιδιών στο Βυζάντιο και στον ευρύ γύρω από αυτό γεωγραφικό χώρο από το Αξούμ μέχρι το Κίεβο. Σε κάθε ενότητα παρουσιάζονται ένα ή περισσότερα ομοειδή ταξίδια βάσει συγκεκριμένων ταξιδιωτικών περιγραφών (οδοπορικά, εκθέσεις προσκυνητών, εμπόρων, εξορίστων, αιχμαλώτων πολέμου) ή ενός συνόλου μαρτυριών. Η πρώτη ενότητα έχει ως αντικείμενο τρία εξωτικά ταξίδια και ανοίγει με τη διπλή πρεσβεία του Ιουλιανού και του Νόννοσου στο Αξούμ και τους Ομη-

ρίτες, η αναδιήγηση της οποίας οφείλεται κυρίως στα αποσπάσματα της πρεσβευτικής έκθεσης του Νόννοσου. Αυτός ο σημαντική καταγωγή και πιθανόν πολύγλωσσος πρεσβευτής περιγράφει ζωντανά τις εμπειρίες του από το επικίνδυνο ταξίδι του, δείχνοντας, όπως και οι σύγχρονοί του Προκόπιος και Κοσμάς Ινδικοπλεύστης, μια έντονη ερευνητική διάθεση για γεωγραφικά και εθνογραφικά ζητήματα. Η τάση αυτή παρακμάζει στη διάρκεια του βου αι.

Γόνιμες σε αποτελέσματα θρησκευτικά, πολιτικά και πολιτιστικά υπήρξαν οι μονοφυσιτικές ιεραποστολές του Ιουλιανού και του Λογγίνου στα βασίλεια της Νουβίας, τις οποίες γνωρίζουμε από το αξιόπιστο σε γενικές γραμμές συριακό κείμενο του Ιωάννη από την Εφεσο. Σημαντικό ρόλο στην οργάνωση των αποστολών αυτών διαδραμάτισε η επισκοπή των Φιλών. Η διεκπεραίωσή τους οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στον ηρωϊσμό εθελοντών μοναχών, ενώ η κρατική συνδρομή δεν ήταν πάντοτε δεδομένη. Ως ταξίδια οι αποστολές αυτές υπήρξαν ιδιαίτερα περιπετειώδεις και επικίνδυνες, αφού οι ιεραπόστολοι και οι συνοδοί τους έπρεπε να διασχίσουν απέραντες εκτάσεις με ερήμους και οροσειρές, εκτιθέμενοι συχνά στις ενέδρες και τις επιθέσεις βάρβαρων λαών.

Το λατινικό Οδοπορικό του Αντονίνου της Πλακεντίας αποτελεί το γοητευτικότερο από τα κείμενα των προσκυνητών του 5ου και του βου αι. Η ευρύτητα των ενδιαφερόντων του Ιταλού και οι αναφορές του σε φάρμακα, την πανίδα και τη χλωρίδα των περιοχών που περιηγήθηκε, τα ήθη και τα έθιμα των προσκυνητών και τα έθιμα των εντοπίων μαρτυρούν άνθρωπο που δεν ήταν μόνο προσκυνητής, αλλά ενδιαφέρονταν, όπως οι σημερινοί τουρίστες, για τους ανθρώπους και τη ζωή που εκτυλίσσονταν πολύχρωμη γύρω του. Από την άλλη πλευρά οι πληροφορίες του για τα ποικίλα καταλύματα που εξυπηρετούσαν τις μάζες των προσκυνητών, για τους μοναχούς - διερμηνείς και τις συνθήκες της πορείας του καραβανιού μέσα στην έρημο καθιστούν το Οδοπορικό σημαντική πηγή για την επικοινωνία στη

Μέση Ανατολή την εποχή που αυτό γράφτηκε (περ. 570).

Στην επόμενη ενότητα παρουσιάζονται δυο χαρακτηριστικά παραδείγματα ταξιδιών εξορίας που ήταν ιδιαίτερα συχνά στο Βυζάντιο. Πρόκειται για την πρώτη και την τρίτη εκτόπιση του Θεόδωρου Στουδίτη. Με αφορμή την πρώτη εκτόπιση σκιαγραφείται η ψυχολογία του εξόριστου, με αφορμή δε τη θριαμβευτική επιστροφή από την τρίτη ταλαιπωρία χαράς που τη συνόδευαν (αρχές 820). Η πολύ ενδιαφέρουσα επιστολή του ηγούμενου του Στουδίου για το ταξίδι του στη Θεσσαλονίκη είναι διδακτική τόσο για την οργάνωση των εκτοπίσεων όσο και για τις συνθήκες των χειμερινών θαλάσσιων ταξιδιών στο Βυζάντιο στα τέλη του 8ου αι.

Στην τρίτη ενότητα ανασυντίθενται οι συνθήκες του τελευταίου ταξιδιού των ναυαγίων του Yassi Ada και του Serge Liman, με βάση τα πορίσματα της ενάλιας αρχαιολογίας. Στο πλαίσιο αυτό γίνεται αναφορά στο μέγεθος, στα χαρακτηριστικά, στο πλήρωμα, στα εμπορεύματα και στο δρομολόγιο των συγκεκριμένων πλοίων.

Η επόμενη ενότητα αναφέρεται στις γνωστές πρεσβείες του Λιουτπράνδου στην Κωνσταντινούπολη. Αναλύονται η σύνθεση των πρεσβειών, οι συνθήκες των ταξιδιών και η διαμονή του Λιουτπράνδου στην Πόλη κατά τη δεύτερη πρεσβεία. Τα κείμενα του πρεσβευτή βρίθουν από πληροφορίες και ζωντανές εικόνες σχετικά με τη ζωή στο Παλάτι και στην αγορά της Πόλης, το τυπικό των τελετών, τις "διακοπές" του αυτοκράτορα, τη βυζαντινή κουζίνα κλπ. Από την άλλη πλευρά το δεύτερο κείμενο, η περιγραφή "Εκθεση", διαποτισμένο από χολή και προκατάληψη, δείχνει το βάθος της πολιτικής, θρησκευτικής και πολιτιστικής αποξένωσης μεταξύ Δύσης και Ανατολής.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται αραβικά Οδοιπορικά διά μέσου της Μ. Ασίας προς την Κωνσταντινούπολη. Τα κείμενα αυτά γράφτηκαν από αιχμαλώτους πολέμου και εμπόρους ή στηρίχτηκαν στις αφηγήσεις τους και αποτελούν, συνδυαζόμενα με τις σχετικές πληροφορίες των βυζαντινών συγγραφέων, μια ά-

ριστη πηγή για την ανασύνθεση του δικτύου των σταθμών, οι οποίοι λειτουργούσαν στο πλαίσιο της υπηρεσίας των κρατικών ταχυδρομείων στη Μ. Ασία τον 9ο και το 10ο αι. Οι δύο κυριότερες γραμμές με αφετηρία την Πόλη οδηγούσαν ανατολικά. Μια γραμμή έφθανε μέσω Αγκωρας και Καισάρειας στη Μελιτηνή, μια άλλη βορειότερη διέσχιζε την Παφλαγονία και, περνώντας από το Χαρσιανό Κάστρο, κατέληγε στην Κάμαχο. Δυο διαγώνιες γραμμές έωναν τις Βιθυνικές Πύλες με την Αττάλεια μέσω Νίκαιας, με τις Κιλίκιες Πύλες μέσω Αμορίου και Λαοδίκειας Κατακεκαυμένης. Μια τρίτη τέλος οδηγούσε από τις Κιλίκιες Πύλες στο Κοτυάειο και την Αβυδο. Τον 11ο αι. ο Δημόσιος Δρόμος διήνυε μια περίοδο ακμής· κατά μήκος των γραμμών του λειτουργούσαν πολυάριθμοι σταθμοί και "αλλαγές", κάθε μία από τις οποίες διέθετε 4 έως 6 άλογα.

Το προτελευταίο μέρος κλείνει με τα ετήσια ταξίδια των Ρώσων εμπόρων και πρεσβευτών στην Πόλη από τον ποτάμιο δρόμο του Δνεύπερου στη διάρκεια του 10ου αι. Αφού εκτίθεται η προϊστορία των βυζαντινορωσικών εμπορικών σχέσεων, παρουσιάζονται οι κίνδυνοι, με τους οποίους ήταν συνδεδεμένη η διάβαση των καταρρακτών του ποταμού, και περιγράφεται το δρομολόγιο του καραβανιού μέχρι τη βυζαντινή πρωτεύουσα, αναλύεται η σύνθεση και πιθανολογείται η αριθμητική δύναμή του.

Στο επιλογικό έβδομο μέρος της παρούσας εργασίας διαγράφονται οι στάσεις των Βυζαντινών απέναντι στα ταξίδια και τις μετακινήσεις, στάσεις που συγκροτούν μια νοοτροπία συνολικά αντιφατική και ως ένα βαθμό συντηρητική, και γίνεται μια απόπειρα να ερμηνευθεί η νοοτροπία αυτή με βάση αντικειμενικούς και υποκειμενικούς λόγους και παράγοντες.

REGISTER

- Aachen, Stadt 194, 228, 252, 253, 254
 Abasgien/Abchasien, Abasgen/Abchasier 192, 259, 444
 Abbasiden, arabische Dynastie von Bagdad 153
 Abbildungen bzw. Miniaturen 100, 102 u. Anm. 30, 103 u. Anm. 34, 311 u. Anm. 15, 312 u. Anm. 21, 316 u. Anm. 42, 317 u. Anm. 43, 323 u. Anm. 74, 416 u. Anm. 13, 422 u. Anm. 53, 423-424 u. Anm. 58, 429 Anm. 84, 431 Anm. 98
 Abd-al-Malik Kalif von Damaskus (685-705) 142, 193
 Abd-ar-Rahman II., Emir von Cordoba (822-852) 228 Anm. 25
 Abd-ar-Rahman III., Kalif von Cordoba (912-961) 229 Anm. 25
 Abessinien, Land 164
 Aboras/Chabur, Fluß 205 Anm. 257, 206, 207 Anm. 263, 242 Anm. 66
 Abraamios, s. Athanasios von Athos
 Abraamios, Bischof von Krateia 293
 Abramios, Mönch 103, 106, 216
 Abroleva, Ort in Thrakien 366
 Abrumasmana, Straßenstation 598f.
 Abu 'Abd Allah Muhammad b. 'Umar al-Buhari, Jurist 597
 Abu Ja'afar 399
 Abu 'l-Garrah, Emir 112
 Abul-Husain Muhammad ibn Abd al-Wahhab Tell-Muzani 586
 Abu Sufyan, Kaufmann aus Mekka 152
 Abu Talib al-Yamani al-Hasan b. Yahya 597
 Abu Umair, Gesandter 246, 247, 249
 Abydos, Seestadt 110, 445 u. Anm. 162, 446, 451, 452, 456, 458, 462, 463, 465 Anm. 256, 469, 472, 475, 486, 530, 567, 599
 Acheloos/Angelokastron, Stadt 505
 Acheloos, Fluß in Akarnanien 504, 584
 Acheloos, Fluß in Bulgarien 386, 435
 Acherontium/Acerenza, Festung 278
 Achyraus (Bigadiç), Stadt 569
 Acireale, Ort 334
 Ad putea, Straßenstation 363
 Ad radices (Kamen most), Straßenstation 363
 Ad silvam, Straßenstation 365
 Adamantios, Patrikios 342, 343
 Adana, Stadt 245, 327, 390
 Adara, Küstenort 435
 Adata, Stadt 590

- Addai, jüdischer Architekt 182
 Addaios, syrischer Kaufmann 446
 Adhoud el-Daulah, Ratgeber des Kalifen 228
 Adrametos, Stadt 400
 Adramyttion, Seestadt 475
 Adria, Adriatisches Meer 139, 141, 145, 358, 363, 482, 483 Anm. 346, 493-505, 521 u. Anm. 532, 523 Anm. 541, 527
 Adrianopel, Stadt in Thrakien 160, 315, 325 Anm. 84, 357, 358, 359, 363, 366 u. Anm. 276, 367
 Adrianos, Admiral 453 Anm. 197
 Adrianupolis, Seestadt von Epeiros 500
 Adrianutherai, Stadt 569
 Adson, Abt von Montier-en-Der u. Pilger 461 Anm. 230
 Adulis (Thulla/Zoula), Stadt 149, 399, 506, 507, 509, 547
 Aecae (Ecani/Troa), Stadt 278, 333
 Ägäis, Ägäisches Meer 138, 139, 358, 414, 433, 453-466, 474, 504, 517, 530, 531, 533, 545
 Ägypten, Ägypter 140, 145, 151, 153, 157, 158, 214, 225 Anm. 7, 297, 301, 309, 312, 323, 340, 394-399, 415, 452, 463, 469, 474, 478, 504, 509, 512 Anm. 495, 522 Anm. 536, 538, 548, 549, 550, 560, 561, 563, 574
 Ägypter, Laura der (bei Anazarbos) 392
 Äthiopien, Äthiopier 118, 452, 506, 508 Anm. 478, 510, 546, 547
 Aeternum, Seestadt 502 u. Anm. 448
 Ätolien, Landschaft 370
 Afrika bzw. Nordafrika 110 Anm. 69, 131, 144, 145, 170, 179, 192, 276, 295, 296, 415, 419, 421, 423, 479, 482, 489-493, 531, 542, 547
 Agapet I., Papst (8. oder 13. 5. 535-22. 4. 536) 97 Anm. 14
 Agapetos von Synaos, Hl. 447
 Agapios, Reisegefährte des Michael Maleinos 388
 Agapitus, päpstlicher Gesandter 344
 Agauron, Kloster 221, 309, 378, 407, 448 Anm. 173
 Agintheos, Truppenbefehlshaber 357
 Agiya, Distrikt 477, 478
 Agri, Fluß 336, 337, 338
 Agrigent, Seestadt 489, 490
 Agrüsta, Ort in Pisidien 596 Anm. 149
 Agyrion, Kloster des hl. Philippos in 334, 336, 337
 Aigai, Seestadt 128 Anm. 146, 215, 390, 392, 406, 470
 Aigialoi, Küstenort 449
 Aigilos, Berg u. Station der Feuerzeichenkette 306
 Aigina, Insel 461, 462, 535
 Aila, Seestadt 147, 148 Anm. 58, 182, 393, 395, 506, 507, 508, 561
 Ailioten, Laura der 396
 Aimilianos, Bischof 374
 Ain Delfi, Ort in Syrien 127
 Ainos, Seestadt 446, 464, 533
 Aisepos, Fluß 566
 Aitherios, Bischof von Ephesos 472
 Aitna, Berg 498
 Akaba, Golf von 506, 507, 509 Anm. 478

- Akademie, philosophische Schule 169, 195, 201, 203, 204 u. Anm. 250
 "Akademie", Absteigequartier für Gesandte 251
 Akamatos, Philosoph 203
 Akampsis (Goroch), Fluß 440
 Akarnanien, Landschaft 504
 Akkaga, Gebiet 233
 Akmonia, Stadt 596
 Akritas, Kap der Peloponnes 504
 Akritas, Kap an der Propontis 544
 Akroinon, Festung 596
 Akrokeraunia, Kap 504 u. Anm. 457, 585
 Akropolis von Konstantinopel 450, 451
 Akroterion (Egredir), Stadt 385, 386 Anm. 383
 Akroterion, Kap Zyperns 473
 Al-Aflaghuniya (=Mirones Paphlagoniae), Straßenstation 594
 Al-Alamain, Straßenstation 598, 599
 Al-Biruni, Autor 606
 Al-Fasl (= Basileios), Gesandter 245
 Al-Garmi, Kriegsgefangener 598
 Al-Ghabrâ (= Eribolos oder Aer), Hafen 599
 Al-Ildj, Straßenstation 599
 Al-Hakim, Kalif von Kairo (996-1021) 574
 Al-Hawiyya, Ort in Kleinasien 245 u. Anm. 69, 597 u. Anm. 152
 Al-Mamun, Kalif von Bagdad (813-833) 211
 Al-Mustansir, Kalif von Kairo (1036-1094) 227 Anm. 21
 Al-Wâthik, Kalif von Bagdad (842-847) 597
 Alabanda, Stadt 373
 Alanen, Alanenreich, Alanien 234 u. Anm. 38, 40
 Albanien, Land 341, 353, 501
 Albano, Ort südlich Roms 335
 Aleppo, Stadt 127, 155, 158 Anm. 100
 Alexandria, Großstadt 110 Anm. 69, 118 u. Anm. 110, 135, 140, 142, 143, 145 u. Anm. 52, 53, 148 u. Anm. 58, 149, 152, 168, 169, 196, 201, 203, 209, 212, 213, 214, 291, 301, 304, 392, 396, 397, 398, 399, 414, 419, 420, 422, 429, 467 u. Anm. 265, 469, 470, 472 u. Anm. 293, 294, 474, 475, 478, 479, 480 u. Anm. 328, 481, 492, 493, 509, 528, 536, 545, 549, 552, 563 u. Anm. 48, 609
 Alexandria Scampiosa/Alexandretta, Stadt 390, 522 Anm. 536
 Alexandros von Tralleis, Arzt 169, 170-171
 Alexandros, Metropolit von Nikaia 97
 Alexandros, Patriarch von Antiocheia (414-424) 403f.
 Alexandros, Comes u. Gesandter 241
 Alexios I. Komnenos, Kaiser (1081-1118) 448
 Alexios Museles, Feldherr 351
 Alkeriza, Straßenstation 566
 Almeria, Hafen Spaniens 229 Anm. 25
 Alodäer, Alodäerreich, Alodia 552, 553 u. Anm. 27
 Alpen, Gebirge 481
 Alsos, Ortschaft in Lydien 379,

- 380
 Altai, Gebirgssystem östlich Mit-
 telasiens 228
 Altinum, Stadt 264
 Aly ibn Yahya, "der Armenier",
 Statthalter 598
 Amalasuntha, Tochter Theode-
 richs 344, 345, 502
 Amalfi, Amalfitaner 141, 142, 143,
 144, 145 u. Anm. 52, 53, 335,
 336, 494, 496, 512 Anm. 495,
 536
 Amanikai Pylai, Engpaß 390
 Amarantos, Kauffahrer 428, 431,
 516
 Amaseia, Seestadt 157 u. Anm. 93,
 200, 209, 372, 438, 517, 589
 Anm. 114, 590
 Amastris, Seestadt 439, 440, 441,
 442
 Amathus, Stadt 473
 Amida, Stadt 146, 158 Anm. 100,
 188, 390, 593
 Amisos, Seestadt 165, 438, 441
 Ammonios, Segelmann 428f.
 Anm. 84
 Amnesia, Ort 245
 Amnia, Stadt 116
 Amorgos, Insel 137, 485
 Amorion, Stadt 218, 245, 374, 379,
 384, 386, 389, 390, 597, 598, 599
 Amrûnî, Ort in Phrygien 596
 Anm. 149
 Amyklion/Nikli, Ort unweit
 Spartas 371, 372 Anm. 310
 Amyzon, Stadt 320, 331
 Anagegrammenoi, Straßenstation
 566
 Anaia, Seestadt 319
 Anania von Shirak, Gelehrter 196,
 197, 209
 Anastasia, Gattin Tiberios' I. 283
 Anastasios I., Kaiser (491-518)
 188, 292, 301, 343, 372, 445
 Anm. 163
 Anastasios, Patriarch von Jeru-
 salem (etwa vor 692-705) 291
 Anastasios, Bischof von Cherson
 191, 269
 Anastasios, Gefährte des Maxi-
 mos des Bekenners 492
 Anastasios Bibliothekarios, Ge-
 sandter 348
 Anastasios, Mönch 351, 465
 Anastasiupolis/Lagania, Stadt in
 Galatien 287 u. Anm. 224, 374,
 375, 377
 Anatolikon/Aitolikon, Seestadt
 505
 Anatolikon, Thema 388, 389
 Anava (Tschardak-Gjöl), Salzsee
 568
 Anazarbos, Stadt 390, 392
 Anchialos, Seestadt 160, 283,
 284f., 285, 359, 363, 364, 365,
 432, 433, 435, 438
 Ancona, Seestadt 348, 500, 502 u.
 Anm. 448, 503, 581, 585 u.
 Anm. 102
 Andabalis bzw. Andavilis, Stra-
 ßenstation 245, 375
 Andalusien, Andalusier 251, 535,
 601 Anm. 163
 Andrapa, Stadt 375
 Andreas von Kreta, Hl. 197
 Andreas, Herumtreiber 220
 Andreas, Kubikularios u. Gesand-
 ter 245
 Andriake, Hafen von Myra 469,
 470 Anm. 273, 483, 484
 Andros, Insel 137, 210, 453, 458,
 466, 467, 485

- Anemurion, Seestadt 384f., 480
 Anm. 332
 Angelar, Schüler Methods 359
 Angulas, Mönch u. Baumeister
 179
 Ani, Stadt 156
 Ankyra, Stadt 118, 157 u. Anm. 93,
 243, 287 u. Anm. 224, 375 u.
 Anm. 325, 378 Anm. 338, 382,
 388, 586, 587 u. Anm. 109, 588
 u. Anm. 113, 589 Anm. 114,
 593
 Anna, Tochter Romanos' II. u.
 Gattin Vladimirs von Kiev 269
 Annesa/Sunisa, Straßenstation
 594
 Anoratai, Ort an der Propontis
 282
 Antarados, Seestadt 481, 555
 Anthemios von Tralleis, Architekt
 180
 Antidion, Kloster 380
 Antigis, Festung 245
 Antikyra, alte Stadt 371
 Antioe, Stadt 395, 398
 Antiocheia am Orontes, Groß-
 stadt 118, 127, 143, 144, 146,
 147, 148 u. Anm. 58, 186, 196,
 207, 212, 213, 220, 221, 236
 Anm. 45, 237, 241, 242, 243,
 291, 300, 304 Anm. 289, 327,
 375 u. Anm. 325, 376, 388, 390,
 391, 392, 393, 394 Anm. 444,
 403, 406, 409, 468, 470, 478,
 483, 504, 564, 590
 Antiocheia, Stadt am Kragos 486
 Antiocheia, Stadt am Kalykadnos
 385
 Antiochos, Wüsteneinsiedler 377
 Antiochos, ein Syrer 123 Anm.
 129
 Antoninus, Pilger aus Piacenza
 98, 121, 151, 323 Anm. 73, 553-
 564
 Antonios der Jüngere, Hl. 384
 Antonios, Bischof von Dyrrachion
 347-
 Antonios, kretischer Bischof 290
 Antonios, russischer Mönch 464
 Anup, ein Ägypter 104
 Apameia, Stadt in Syrien 118, 127,
 147, 392, 564
 Apameia (Myrleia), Seestadt Bi-
 thyniens 447 u. Anm. 169, 448
 Anm. 173, 525
 Apameia Kibotos, Stadt am obo-
 ren Mäander 385, 411 Anm.
 517, 596
 Apate, Vorstadt Antiocheias 186
 Aph(o)naeum, Straßenstation 395
 Aphrodisias, Stadt auf der Cher-
 sones 446
 Aphrodisias, Stadt in Karien 203,
 373
 Apollonia, Seestadt 341 u. Anm.
 180
 Apollonias, Stadt in Bithynien
 218, 380, 383
 Apollonias, See 330, 380, 383, 384,
 568
 Apollonos Aulai, Ort 203
 Apostelkirche in Madaba 184
 Apsilien, Land 149, 234
 Apulien, Provinz 175, 176, 332,
 361, 481, 482
 Aquae Calidae, Thermen nahe bei
 Anchialos 283, 284, 364
 Aquae Calidae, Thermen in Klein-
 asien 598
 Aquileia, Seestadt 264
 Araber, Mohammedaner, Musli-
 me, Sarazenen, Ismaeliten,

- Kalifat 109, 110, 112, 122, 137, 141, 150, 151, 152-158, 165, 173, 192, 193, 196, 252, 254, 257, 261, 273 Anm. 161, 290, 291, 297, 298, 301, 302, 307, 318, 331, 334, 335, 337, 369, 370, 375 Anm. 323, 403, 404, 432, 453, 457, 459, 466-467, 473-479, 492, 497, 499, 512 Anm. 495, 520, 522, 532-537, 540, 562, 574, 576, 581, 582, 585-599, 614
- Arabien, Halbinsel 152, 340, 403, 397, 509, 546
- Arabien (Haurin), Provinz 202, 300
- Arabissos, Stadt 188, 189, 245
- Aral, See 233
- Archipel bzw. Archipel- oder Kykladenroute 145, 453, 455, 456, 458, 459, 480, 485, 493, 535
- Arca bzw. Arzan, Stadt 156, 157
- Arculf, Pilger 136, 310, 479-480
- Arcy, Ort in Campagne 482
- Areobindos, Gesandter 208, 209 Anm. 268
- Arethusa/Aristosa, Stadt 564
- Argaios/Argeas (Hasan Dag), Berg 306, 330, 388, 407, 408
- Arganthonios, Berg 565 Anm. 52
- Argos, Stadt 169, 368, 371
- Ariminum (Rimini), Stadt 264
- Ariste/Eriste, Ortschaft 379, 380
- Aristomachos, Statthalter 473 Anm. 294
- Arkadien/Kyparissia, Stadt 371
- Arkadiopolis, Stadt 363
- Arkea, Ortschaft 310
- Arles, Stadt 277 Anm. 177
- Armeniakon, Thema 590
- Armenien, Armenier 148, 156 u. Anm. 91, 157, 163, 170, 179, 186, 196, 209, 333, 439, 591
- Armenische Dynastie 275
- Armento, Berg u. Stadt 336, 337, 338
- Armon, Dorf 338
- Arnulf, Bischof von Mailand 256
- Aromane, Stadt 593
- Arqa, Stadt 593
- Arsaphios, Spatharios bzw. Protospatharios u. Gesandter 253, 254
- Arsenios, Bischof von Herakleia 288
- Arsenios, Bischof von Kerkyra 200, 293, 458, 533 Anm. 594
- Arsenios, Gefährte des Elias von Reggio 338
- Arsenios, Mönch u. Maler (?) 185
- Arta, Stadt 505
- Artabanes, Heerführer 523 Anm. 541
- Artake, Seestadt 450 Anm. 184
- Artanuc, Stadt 156
- 'Arûs, Fluß 596 Anm. 149
- Arzanene, Landschaft 303
- Arzes, Hypaspist Belisars 171
- Arztkiste 176
- As-Safsaf ("Weidenbach"), Straßenstation 593
- As-Sind, Straßenstation 599
- Asaph, jüdischer Architekt 182
- Asemos, Ort 365
- Asien, Provinz in Kleinasien 188, 373, 381, 470
- Asien (bzw. Mittelasien), Kontinent 149, 230, 232, 606 u. Anm. 178
- Askalon, Seestadt 117, 133 Anm. 6, 214, 394, 395, 396, 463, 468, 469, 472, 478, 518 Anm. 522, 520, 560, 595

- Askania, See 448
- Askaratenos Aulon (Balikesir), Ortschaft 568
- Asklepiodotos, Arzt 203
- Asmiktos, Kaufmann 131
- Aspona, Stadt 375 u. Anm. 325
- Aspros, Fluß 604
- Assos, Stadt 207, 216
- Assuras (Zanfou), Stadt 400
- Astakos-Golf 447, 449, 569
- Astika, Region 359
- Astypalaia, Insel 461 Anm. 230
- Atalarich, König der Ostgoten (526-534) 345
- Athanasios, Bischof von Methone 456
- Athanasios, Bischof von Neapel 494
- Athanasios von Athos, Mönch 199-200, 461, 463
- Athanasios, Schulleiter 199
- Athanasios, Klosterabt 383
- Athen, Akropolis von 169, 201, 202, 203, 204, 207, 208, 276, 277, 368, 369, 442 Anm. 151, 483, 492
- Athos, Berg 325, 329, 464, 533, 534
- Athlefi(s)/Athrebi(s), Straßenstation 395 Anm. 450, 563
- Athyra, Seestadt 327, 366
- Atroa/Otroia, Ort beim Dorf Hayriye 381 u. Anm. 351, 382
- Attaleia, Seestadt 110, 113, 154, 158, 287, 290, 299, 313, 378, 384, 385, 388, 389, 468, 475, 477, 478 u. Anm. 321, 486, 538, 594, 595, 596 u. Anm. 149, 597
- Attika, Landschaft 210
- Attila, Hunnenherrscher 356
- Atyukome, Städtchen im Bandon Lampe 386
- Aue, Dorf 548
- Augustopation, Straße 325 Anm. 85
- Aulona, Seestadt 341, 344, 345, 500, 501, 502 u. Anm. 448, 504 u. Anm. 457
- Aurelius Pasius, Statthalter 126
- Auxentios, Berg 610
- Avaren, Steppenvolk 158, 188, 190, 322, 358, 359, 364, 402, 403, 433, 479, 530 u. Anm. 580, 536, 554
- Aventin, Hügel 265
- Axios (Vardar), Fluß 161, 341, 362, 367, 411
- Axum/Auxomis, Stadt 149, 509, 510, 546, 548
- Axumreich 399, 506, 509, 545
- Azarion (Wadi-el-Halig), Hafen in Marmarika 431, 516 Anm. 507
- Azenerius, Abt von St.-Martin in Massay (Cher) 360
- Bab as-Semasiyya, Vorstadt von Bagdad 248
- Bab-el-Mandeb, Seestraße 148, 150
- Babië, Ort in Albanien 342
- Babylonien, Babylonier 173, 174
- Bâdhâlu, Straßenstation 589
- Bagdad, Großstadt 194, 206, 211, 223, 226, 247, 248, 250, 298
- Baiae, Straßenstation 390
- Baianos, Chagan der Avaren 170
- Baktrien, Land 236 Anm. 45
- Balaion-Kloster 383, 384
- Balamyn, Festung 599
- Balbisa, Festung 245
- Barachos, Bischof von Bakatha 181

- Barbalissos/Meskene, Stadt 390, 564
 Barbaria, Küstengebiet Ostafrikas 510
 Barchon, Festung 258
 Bardas, Kaiser 198, 211, 260
 Bardas Phokas, Neffe Nikephoros' II. u. Gegenkaiser 268, 589, Anm. 114
 Bardas-Schule in Konstantinopel 198 u. Anm. 229, 211
 Bare, Stadt 331
 Bargawand, Landschaft 243
 Bari, Barensen 142, 144, 333, 337, 414, 481, 483 u. Anm. 346, 484, 500, 503, 505, 512 Anm. 495, 524
 Baris, Seestadt 566
 Barisbakurios, Mitkämpfer Justinians II. 436
 Barletta, Seestadt 503
 Barnuntus-Paß 342
 Barsephones, ein Syrer 123 Anm. 129
 Basileios I., Kaiser (867-886) 108, 212, 267, 280, 284, 327, 408, 414, 477, 590, 591
 Basileios II., Kaiser (976-1025) 228, 268, 269, 294, 325 Anm. 84, 354, 368
 Basileios, Parakoimomenos 580
 Basileios, Metropolit von Gortyna 290
 Basileios der Jüngere, Hl. 302, 410
 Basileios Apokaukos, Stratege 371
 Basileios Berges, Buchmaler 185
 Basileios Boioannes, Katepan u. Feldherr 332, 337
 Basileios Mesardonites, Stratege 503 u. Anm. 455
 Basileios-See 599
 Basileios stoa in Konstantinopel 208
 Basilika Vigilii in Rom 279
 Basilikata, Bezeichnung Lukaniens 333 Anm. 132
 Basilinopolis (Orhangazi), Stadt 283
 Bathynias, Fluß 284
 Bathyryax, Aplekton 591
 Batnae, Stadt 391
 Ba'ude, Ort in Syrien 127
 Bayern, Land 141, 260, 266
 Bassiana, Landschaft 243
 Beatus, Doge von Venedig (seit 804/805) 253
 Beduinen, Volk 382 Anm. 357, 560, 561
 Belasiča, Gebirge 325 Anm. 84
 Belegezetan, Slavenstamm 459, 537
 Beleoberez-e, Ort 602
 Belgrad, Stadt 162, 262, 360, 361, 405 Anm. 495, 435, 482
 Belisar, Feldherr 170, 295, 296, 300, 310, 331, 332, 333, 346, 363, 399, 419, 496, 498, 513, 514 Anm. 503, 520
 Belisarios, Magistrianos 301
 Benedict, Bischof 277 Anm. 177
 Benedictus III., Papst (855-858) 183
 Benevent, Dukat von 275, 278, 500 u. Anm. 439, 580, 581
 Benjamin von Tudela, Jude aus Spanien 465 Anm. 256, 479, 505
 Berediana, Stadt 100
 Berengar II., König von Italien (950-961) 141, 576
 Berenike, Seestadt 397, 398, 508, 509 u. Anm. 479

- Bernhard, Bischof von Würzburg 255
 Bernhard, fränkischer Pilger 396, 481-482
 Berroia, Stadt in Syrien 147, 207, 242, 391
 Berroia/Eirenopolis, Stadt in Thrakien 284, 284, 363
 Berytos, Seestadt 146, 147, 148, 203, 325 Anm. 81, 468, 555
 Bessos, Abt 289
 Bethanien, Flecken am Ölberg 556
 Betharmais/Bet-Aramaye, Region 240 Anm. 58
 Bethel, Ort bei Jerusalem 394
 Bethlehem, Geburtsort Christi 560
 BGDS, Astronom aus Babylonien 174
 Bistritsa, Nebenfluß von Spercheios 370
 Bithynien, Provinz Kleinasiens 157, 218, 280, 326, 327, 375 u. Anm. 324, 376, 379, 381, 386, 409, 410, 543, 565, 594
 Blandus, Presbyter 343
 Blasios von Amorion, Hl. 218, 405 u. Anm. 495, 460, 499, 542
 Blatton, Metropolit 225 u. Anm. 7
 Blaue, Partei 430
 Blemmyer, Volk 403, 552 u. Anm. 24
 Boazanes, Arzt u. Bischof 172
 Böhmen, Böhmer 163
 Bolbos, Küstenort 466
 Boleron, Stadt 351
 Boneta, Festung 381, 568
 Boris-Michael, bulgarischer Fürst (852-889) 267, 270, 359, 360
 Bosnien, Land 363
 Bosporos, Seestadt an der Straße von Kertsch 233, 259
 Bosporos, Meerenge (Stenon) 110, 183, 213, 281, 434, 443, 445, 446, 528, 587, 599
 Bostra, Stadt 147, 202
 Bradukios, Dolmetscher 240, 297
 Brindisi, Seestadt 173, 483, 500, 502 u. Anm. 448, 505
 Bryas, Palast von 280, 281, 284, 581, 582
 Buchri, Küstenort 507
 Bug, Fluß 604
 Bukellarion, Thema 413
 Bukoleon, Hafen Konstantinopels 451
 Bulgaren, Bulgarien 111, 158, 159, 160, 161, 162, 225, 232, 262, 265, 267, 283, 308 Anm. 2, 349, 350, 351, 354, 356, 364, 365, 403, 406, 432, 435, 436, 438, 442, 479, 580, 604, 612 Anm. 19
 Bulgheria, Berg 339
 Bulikas, Anlegeplatz 510
 Burgusnovas, Burg 258
 Burticum/Agathopolis, Küstenort 363
 Burtudizon/Bulgarophygon, Festung 364
 Buthrotos, Seestadt 109, 110, 370, 498f., 499, 500, 501, 503 u. Anm. 455, 504 u. Anm. 457
 Buzaion, Dorf 328
 Byblos, Seestadt 555
 Byrida, Städtchen 452
 Byzacena, Provinz 132, 400
 Byzantios, Bürger von Bari 582
 Caeni Gallicani, Straßenstation 375 u. Anm. 324
 Callatis, Stadt 164

- Calore, Fluß 278
 Calvomuntis/Gemellomuntis (Aitos), Berg 365
 Candaviae (montes), Gebirge 342
 Canterbury, Stadt u. Bistum 277 Anm. 177
 Capua, Fürstentum von 253, 331, 339, 580, 581
 Carnuntum, Stadt 262, 264
 Caroni, Hafenplatz 335
 Carrhae/Harran, Stadt 206, 207, 242, 391, 564
 Casius, Berg 395
 Cassano, Stadt 334, 336
 Castelseprio 183
 Castra/Paremboule, Straßenstation 342
 Castronovo, Festung 336
 Castrovillari, Festung 336, 338
 Catania, Seestadt 454 Anm. 199, 456, 480, 495
 Celeia (Celje), Stadt 262, 264, 333
 Černigov, Stadt 191
 Černista, Dorf 352
 Chäreu, Ortschaft 415
 Chaironeia, alte Stadt 368
 Chalke, Insel in der Propontis 450, 567
 Chalke, Insel bei Rhodos 487
 Chalkedon, Stadt am Bosporos 213, 237, 282, 306, 372, 376, 386, 388, 450, 569, 587, 591, 592
 Chalkis (Qinnesrin), Stadt Syriens 391, 564
 Charax, Seestadt 470, 593
 Charsianon/Charsana, Festung u. Thema 387, 388, 586, 589
 Charton, Festung 258
 Chazaren, Chazarenland bzw. -reich 166 u. Anm. 130, 167 u. Anm. 134, 257, 260, 261, 405, 442
 Chelidon, Ortschaft in Lydien 379, 380
 Chelidon, Fluß in Phrygien 380 Anm. 349, 410 u. Anm. 517
 Chelidon (volkstümlich Xindacopo), Kap 469, 470, 473, 486, 487
 Chelidonia, Ort in Phrygien 411 Anm. 517
 Cherson, Chersoniten 164f., 165 u. Anm. 127, 166, 167, 191, 224, 232, 233, 260, 269, 405, 433, 434, 435, 437, 441, 442, 443, 517, 524, 602
 Chersones, Halbinsel Thrakiens 446, 567
 Chilandarion, Kloster auf Athos 424
 China, Chinesisches Reich 146, 148 Anm. 58, 153, 156, 164, 228, 236 Anm. 45, 259, 504
 Chios, Insel 117, 373, 453, 463, 468, 469 u. Anm. 268, 471, 475, 479 Anm. 325, 485, 486, 487, 517, 526, 573
 Choliaten, Choliatenland (Chwarresm) 231, 232, 233, 606
 Chonai, Festung 106, 113, 218, 378, 381 u. Anm. 352, 388, 390, 568
 Chosroes I., persischer Großkönig (531-579) 172, 204, 205, 208, 209, 242
 Choziba, Kloster 330
 Christiana, Inselchen 475
 Christianos, Räuberhauptmann 403
 Christodotos, Mathematikprofessor 196, 209
 Christodulos, Gründer des Johannes-Klosters auf Patmos 413
 Christophoros, Eunuch 582, 583

- Christophoros, Bruder des Petros von Atroa 382
 Chryse Petra, Kloster 96
 Chryses, Architekt 180-181
 Chrysopolis, Hafen von Chalcedon 213, 527
 Chrysopolis, Stadt an der Mündung Strymons 352, 355 Anm. 234
 Christupolis, Seestadt 351, 352, 355 Anm. 234, 464, 465 Anm. 256, 466, 533
 Claudanon/Clodiana, Straßenstation 341 u. Anm. 180
 Clemens, Hl. 260, 267, 269
 Collesano (Kolasseoi), Ort Siziliens 334
 Compiègne, Stadt 253
 Cordoba, Stadt 194, 223, 229 Anm. 25, 230
 Cosenza, Stadt 175 Anm. 155, 331
 Coscile, Fluß u. Ort 332, 338
 Cratis, Fluß 332, 338
 Crevenum, Stadt 363
 Croton, Seestadt 332, 496, 497, 498, 523 Anm. 541
 Cyprianus, Bischof von Thenai 293, 460, 531
 Dablae, Straßenstation 375
 Dadastana, Straßenstation 374, 375 u. Anm. 325
 Daguta, Region 381, 382
 Daich (Ural), Fluß 233
 Dakibyza, Küstenplatz 237, 449, 592
 Dalmatien, Dalmatiner 257, 346, 358, 413, 501, 502 Anm. 448, 521
 Damalas, Küstenort beim alten Epidaurios 461
 Damaskios, Philosoph 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208
 Damaskus, Großstadt 147, 183, 184, 193 u. Anm. 215, 197, 202, 203, 208, 223, 245, 246, 297, 301, 564
 Damatrys, Berg in Bithynien 441 Anm. 150
 Damianos, arabischer Admiral 459
 Damianos Dalasenos, ein Betrüger 218
 Damianu, Ta, Landgut 284
 Damieta, Seestadt 157 Anm. 96, 396
 Daniel von Sinope, Patrikios u. Stadteparch 297
 Daniel, russischer Pilger 452, 464, 486-488
 Daniel, Mönch 303, 496
 Danielis, reiche Witwe aus Patras 212, 316, 369
 Danus, Straßenstation 599
 Daphni, Kloster 191
 Daphnusia, Küstenplatz 594
 Daphnusus, See 594 Anm. 139
 Dar Qita, Ort in Syrien 127
 Daras/Anastasiupolis, Grenzstadt Syriens 147 u. Anm. 55, 180, 181, 188, 207 u. Anm. 263
 Dardanien, Landschaft 117, 237, 240 Anm. 58, 241, 296, 390
 Dardhe, Ort in Albanien 348
 Dareine, Handelsstraße 149, 231 u. Anm. 34, 234 Anm. 40
 Dariel-Paß 231 Anm. 34
 Datus, Bischof von Mailand 454 u. Anm. 199
 Dauforius, Diakon von Monte Cassino 498
 David von Mitylene, Hl. 451

- David von Thessalonike, Hl. 462
 Davidturm in Jerusalem 559
 Dazimon, Aplekton 591
 Debeltos, Stadt 159 u. Anm. 105, 160 Anm. 106, 432, 433, 438
 Decimum, Straßenstation unweit Karthagos 400
 Deir Turmanin, Ort in Syrien 126, 127
 Dekatera/Cotor, Seestadt 501
 Dele, Ort 383
 Deljan, bulgarischer Fürst 219
 Delos, Insel 573
 Delphi, berühmtes antikes Heiligtum 201
 Demetrianos, Bischof von Chytroi 246
 Demetrias, Seestadt 139, 458, 459, 460, 499
 Demetrios, Maler 184
 Demetritzi, Stadt 465 Anm. 256
 Dendur, Stadt 551
 Desphina, Küstenort 371
 Despoina, Gastwirtin 124
 Deutsche, Deutschland 255, 256, 331, 482, 502
 Devol/Deabolis bzw. Ripa Diaboli, Fluß 354, 355
 Dia, Inselchen 475, 476
 Dia (Tall el-As'ari), Stadt 202 u. Anm. 244
 Diadromoi, Seestraße 466, 467, 534
 Diocletianopolis, Stadt 560
 Diogenes, Philosoph aus Phönizien 205
 Diokaisareia, Stadt 556
 Diolkides, Küstenplatz 378
 Diolko, Ort an der Nilmündung 469
 Diolkos, Rillenschleifbahn auf dem Isthmos 457, 458 u. Anm. 217
 Dionysias, Stadt 202
 Dioskoros II., Patriarch von Alexandria (516-517) 292
 Dioskoros, Diakon 343, 344
 Dioskurias (Sebastopolis), Stadt 234, 439
 Diospolis, Stadt 393
 Distomon, Stadt 371
 Dnjepr, Fluß 192, 433, 435, 436, 437, 438, 602, 603, 604
 Dnjestr, Fluß 433, 435, 436, 437, 603, 604
 Doara, Festung 245
 Dobronas, Fürst von Jadera u. Salona 111-112
 Dobrudja, Küstenregion am Schwarzen Meer 605
 Dodekanes, Dodekanesier 153, 512 Anm. 495
 Dominicus, Gesandter 354
 Domokos, Stadt 368
 Don, Fluß 166 Anm. 130, 190, 260, 405, 437
 Donau, Fluß 158, 162, 163, 190, 222, 259, 283, 357, 358, 359, 360, 362 u. Anm. 260, 363, 364, 365, 367, 405, 409, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 529, 604
 Donnolo, Sabbatai, jüdischer Wanderarzt 172, 173-176
 Donus, Papst (676-678) 291
 "Dorierland" 371
 Doriones, Straßenstation 363
 Dorostolon, Stadt an der Donau 364
 Dorotheos, Bischof von Thessalonike 343
 Dorotheos, Mönch 471
 Dorylaion, Stadt u. Aplekton 306,

- 364, 374, 381 Anm. 352, 382, 385, 386, 589 Anm. 114, 590, 596, 597, 599
 Drakon, Fluß 327, 448
 Drama, Stadt 352, 465 Anm. 256
 Drepanon, Küstenplatz 169
 Drizipera, Stadt 363
 Drogenkiste 468 Anm. 265
 Druguviten, Slavenstamm 404
 Dryinon, Kloster in Galatien 120, 374
 Dubrovnik, Stadt 183
 Dukas, Magnatenfamilie 298
 Durham, Stadt 228
 Dusiniya (Tosya), Straßenstation 594
 Dyrrachion/Epidamnos (Durazzo), Seestadt 143, 144, 145, 262, 332, 341 u. Anm. 180, 342, 344, 345, 348, 349, 350, 354, 355, 356, 358, 483 u. Anm. 346, 501, 502 u. Anm. 448
 Dwin/Dubios (antikes Artaxata), Stadt 147 Anm. 55, 156, 157 Anm. 93
 Dzhurë, Ort in Albanien 348
 Eblil, Straßenstation 395 Anm. 450
 Ecberht, König Englands 277 Anm. 177
 Edessa/Vodena, Stadt in Westmakedonien 341 Anm. 180, 342, 346, 355
 Edessa (Urfa), Stadt in Syrien 114, 126, 147, 148, 151, 182, 207, 242, 300, 390, 391
 Edeko, hunnischer Gesandter 356
 Egeria, Pilgerin 121, 323, 375-376, 391, 395
 Egredir-See 385, 386 Anm. 383
 "Einbogige Brücke" 387
 Eirene, Kaiserin (780 bzw. 797-802) 97, 116, 283, 284, 285, 291, 314, 525 Anm. 545
 Eirenupolis, Stadt in Isaurien 384
 Eirpanome, König Nubiens 551
 Ekbatana, Stadt 148 Anm. 58, 236 Anm. 45
 Embolos/Ekbolos, Kap 466, 529, 567
 Ektag bzw. Goldener Berg 231, 235
 Elaia, Stadt in der Provinz Asien 330, 381, 382
 Elaia (Zeitun Burnu), Hafenplatz bei Nikomedeia 379
 Elaiobomoi, Kloster 448 Anm. 173
 Elaius/Eleutes, Stadt am Hellespont 446, 567
 Elatites-Kloster 388
 Elephantine, Nilinsel 510
 Eleusis, Stadt 368
 Eleutherai-Paß 369
 Eleutheropolis, Stadt 393, 394 Anm. 443, 560
 Elia-Thermen am Jordan 557
 Elias, Patriarch von Jerusalem (494-516) 181, 393, 472
 Elias, Patrikios 282
 Elias, Händler aus Amida 146
 Elias, jüdischer Mosaizist 184
 Elias von Castrogiovanni/Enna, Hl. 109, 303, 332, 338, 370, 410, 411, 459, 490, 494, 496, 498-499, 504, 610, 612
 Elias Spelaiotes oder von Reggio, Hl. 177, 337, 338
 Elias, Asket 447 u. Anm. 172, 541 Anm. 634
 Ella-Asheba, König von Axum 508
 Elpidia, Gastwirtin 124

- Emesa (Homs), Stadt 129, 203, 208, 564
 Emona (Ljubljana), Stadt 262, 264
 England, Land 135, 136, 277 Anm. 177, 423
 Ennodius, Bischof von Ticinum 343
 Enorion, Dorf 371
 Enns, Stadt u. Nebenfluß der Donau 158
 Epeiros, Landschaft 117, 187, 340, 341, 342, 370, 500
 Ephesos, Seestadt 139, 214, 294, 331, 350, 373, 378, 379, 380, 381, 388, 385, 389, 447, 471, 480, 481, 485, 487, 488, 532, 573, 598
 Ephraim, Patriarch von Antiocheia (527-545) 391, 392
 Epidauros, alte Stadt 201, 461
 Epiphaneia, Stadt 147, 148, 564
 Epiphanius, Patriarch von Konstantinopel (520-535) 513
 Epiphanius, Protospatharios 107
 Epiphanius Hagiopolites, Pilger 396-397
 Eribolos, Handelsort 374, 375, 377
 Erikusa, Insel 499, 504
 Erzengel Michael, Kirche in Chonai 381
 Erzengel Michael, Kirche in Hüarte 316
 Erzengel Michael, Kirche in Ihlara 185
 Esaro, Fluß 332
 Esimiphaios, König der Himyariten 547
 Euandron, Kloster 183
 Euarzia, Dorf bei Sykeai 310
 Euböa, Euböisches Binnenmeer 210, 328, 458, 459, 460, 466, 467, 607 Anm. 1
 Euchaita, Stadt 116, 287, 372, 318, 372, 388
 Euchania, Städtchen 388
 Eukratades, monchische Gruppe 391, 491
 Eulamios von Phrygien, Philosoph 205
 Eulogios, Agens in rebus 300
 Eumeneia, Stadt 596
 Eunuchos, Leibkammerer Leons VI. 611
 Euonymos (Peristera), Insel 466
 Eupatoria (Apatura), Stadt 166
 Euphemios, Patriarch von Konstantinopel (490-496) 393
 Euphrat, Fluß 158 Anm. 100, 180, 324, 390, 391, 409, 564, 587, 589
 Euphratesia, Landschaft 300
 Eupraxios, Beauftragter des Kaisers 175
 Eupreprios, Schüler des Maximus Homologetes 445 Anm. 162
 Euripos/Egripo/Negroponte, auch Chalkis, Seestadt Euböas 127, 180, 325 Anm. 85, 328, 330, 369 u. Anm. 299, 458, 459, 460, 461, 485
 Europa, Westeuropa, Mitteleuropa 158, 160, 161, 222, 262, 356, 405
 Europos, Stadt 300
 Eurotas/Iris, Fluß 328, 535 Anm. 599
 Eurymedon, Fluß 596 Anm. 149
 Eusebios, Spatharios 348
 Eustathios Boilas, Magnat 114
 Eustathios Maleinos, Vater Michaels 387, 388
 Eustratios, Abt des Agauron-Klosters 105, 221, 407, 447 u. Anm.

- 173, 448 Anm. 173, 528 u. Anm. 566
 Euthalios, Gefährte des Sabas 393
 Eutropiu, Ta, Ort der Stasis des hl. Lukas 213, 386, 450
 Eutykianos, Bischof von Daras 292
 Eutykios, Patriarch von Konstantinopel (552-565) 200, 209
 Euthymios, Patriarch von Konstantinopel (907-912) 385-386
 Euthymios, Mönch 100
 Euthymios der Jüngere, Hl. 534 Anm. 594
 Exportverbote 141, 142
 Fantinus, Hl. 369
 Fanum, Stadt 264
 Faran, Oase von, Wüste von 323, 395, 507, 562
 Farsan-Inseln 508, 546
 Fatimiden, Dynastie in Ägypten 574
 Faustinopolis, Stadt 306, 375
 Felix, Diakon 343
 Ferner Osten bzw. Ostasien 397, 432, 439, 468, 474, 546
 F-h-d (Oghnut/Olnutin), Straßenstation 593, 594
 Fidelis, Pilger 396
 Florina (= Acherlin?), Stadt 355
 Fondi, Städtchen 278, 480
 Formia, Stadt 278
 Formosus, Bischof von Porto 265
 Fos-Schiff, Wrack 426, 527 Anm. 558
 Frachtkosten 133, 134, 575
 Franken, Fränkisches bzw. Frank(en)reich, Gallien, "Franzien" 131, 154 Anm. 83, 170, 194, 225, 254, 263, 266, 428 Anm. 81, 454, 479, 482, 483, 501, 502, 504, 576, 601 Anm. 163
 Frankfurt, Stadt 253
 Fritigern, gotischer Truppenführer 363
 Fulgentius von Ruspe, Hl. 492
 G. de Rubrouck, Gesandter 443
 Gabaza, Hafen 507, 508
 Gabriel, Dux von Thebais 118
 Gadara, Stadt 122, 201, 555, 556
 Gaëta, Seestadt 339, 480, 493, 494
 Galatien, Provinz Kleinasien 237, 286, 327, 375 u. Anm. 324, 376, 378
 Galesion, Berg 219, 329, 389, 390
 Galiläa, Region 564
 Gallos (Mudurnu Suyu), Fluß 378 u. Anm. 338, 387, 388
 Gallos, Ortschaft 378
 Gangra, Stadt 119, 157 u. Anm. 93, 372
 Ganos, Seestadt 366
 Ganzak, Stadt in Persien 305
 Garos, Fische 579
 Gastia, Grotte auf Tenos 461 Anm. 230
 Gauderich, Bischof von Velletri 265
 Gaudiosus, Vornehmer aus Kalabrien 177
 Gautier, Abt von Lesterps, Pilger 482
 Gaza, Seestadt 117, 133, 395, 463, 478 u. Anm. 320, 560, 561
 Gazirat ibn Umar (antikes Sapha), Hafen am Tigris 157, 207
 Gelasios, Abt aus Palästina 379
 Gelbua, Gebirge 560
 Geldanlage (Entheke/Blesidion) 134, 135

- Genezareth, See 556
 Genua, Seestadt 229 Anm. 25, 308 Anm. 2
 Genusus (Skumbis), Fluß 342, 354
 Georgien, Land 156, 439
 Georgios, Patriarch von Antiocheia (etwa 685-702) 291
 Georgios, Bischof von Mitylene 321, 411
 Georgios, Gesandter 248
 Georgios, Unterhändler 231
 Georgios, Orgelmacher 194
 Georgios, Sohn des Klaudios, Tier-
 treiber 317
 Georgios, Geheimschreiber (a se-
 cretis) 296
 Georgios, Flötenspieler 222
 Georgios, Kauffahrer/Kapitän
 518, 570, 571, 572
 Georgios, Kauffahrer aus Rhodos
 427 Anm. 71
 Georgios, Kaufmann aus Rossano
 609
 Georgios, Mönch von Athos 464
 Georgios, Vornehmer aus Kala-
 brien 499
 Georgios, Sohn des Architekten
 Stephanos 182
 Georgios, Erzkonzler 351
 Georgios von Amastris, Hl. 440
 Georgios Maniakes, Feldherr 354
 Gephyra, Brücke u. Straßensta-
 tion 411
 Geragathe, Ort 313
 Geraldus von Aurillac, Hl. 140
 Germanikeia, Stadt 408, 590
 Germanikopolis, Stadt 384, 385
 Germanos, Hl. 352, 466
 Germanos, Feldherr 391
 Germanus, Bischof von Capua
 343
 Germia, Stadt in Galatien 125, 286,
 374
 Gethsemane, Grundstück am Öl-
 berg 193
 Getreidelager Josephs 396
 Gibellum, Berg 336
 Gibraltarr, Meerenge von 483
 Gilgal, Ort in Palästina 556
 Gingilissos, Küstenstadt bei Sino-
 pe 441 Anm. 150
 Gislennus, Hl. 276, 277
 Goldenes Horn 143
 Goldenes Tor 348
 Goldstraße in Afrika 509
 Golgatha, Hügel in Jerusalem 559
 Gorbennus, Straßenstation 375
 Gordorynia, Stadt 385, 386
 Goten, Volk 171, 339, 341, 342,
 363, 503, 523 Anm. 541
 Gottesmutterkirche im Vorhof des
 Großen Palastes 528
 Grabeskirche in Jerusalem 184,
 559
 Grammata, Küste von Syros 418
 Grasse, Stadt 400
 Gregor, Bischof von Syrakus 183
 Gregor, Priester aus Rom 138, 495
 Gregor der Große, Papst (590-604)
 120, 454 u. Anm. 199
 Gregor von Nazianz, Theologe
 442 Anm. 151
 Gregor von Agrigent, Hl. 489-490,
 542
 Gregorios, Archon von Tuscolana
 176
 Gregorios, Bischof von Ephesos
 294
 Gregorios, Kapitän 428
 Gregorios, Hagiograph 367, 607
 Anm. 1
 Gregorios, Mönch 113

- Gregorios von Dekapolis, Hl. 109,
 112, 113, 115, 138, 351, 352, 369,
 384-385, 404, 405, 457, 464-465,
 531, 532-533
 "Grenzengraben" 157 Anm. 93
 Griechen, Griechenland bzw. Hel-
 las, Thema Hellas 110, 139,
 140, 144, 145, 152, 161, 162,
 163, 173, 174, 187, 188, 192,
 193, 307, 333 Anm. 132, 338,
 367-371, 456, 457, 458, 459,
 461, 462, 463, 473, 483, 497,
 499, 504, 530, 535, 612 u. Anm.
 19
 Grippio, Gesandter 491
 Große Brücke in Mitylene 411
 Große Oase in Oberägypten 395
 Grüne, Partei 430
 Grusinische Heerstraße in Kauka-
 sus 258 Anm. 111
 Guardia Perticara, Ort in Italien
 337
 Guardufi, Kap 510
 Gubbio, Stadt 264
 Guillaume II., Graf von Angoulê-
 me 360
 Gundovald, Gesandter 491 Anm.
 378
 Gymnopelagesion (Kyra Panagia),
 Insel 535
 Hadrian, römischer Kaiser (127-
 138 n. Chr.) 398
 Hadrian I., Papst (772-795) 140
 Hadrian II. Papst (867-872) 264,
 265
 Hadrian, kampanischer Abt 277
 Anm. 177
 Hämushalbinsel (Balkan) 117,
 122, 162, 176, 267, 283, 288,
 339, 340, 349, 360, 363, 367,
 376, 402, 405, 444, 554
 Hämustor 365
 Hagia Sophia, Kloster 424
 Hagia Sophia in Alexandria 118
 Anm. 110
 Hagia Sophia in Černigov 191
 Hagia Sophia in Kiev 191
 Hagioi Apostoloi, Kirche in Kon-
 stantinopel 261
 Hagioi Theodoroi, Ort 369
 Hagios Aitherios, Insel an der
 Dnjeprnmündung 604
 Hagios Auxentios, Berg 306
 Hagios Eleutherios 602
 Hagios Georgios, Stadt an der Pro-
 pontis 486
 Hagios Georgios/Hieron Stoma
 (Dranov), Donaumündung
 434, 604
 Hagios Gregorios, Insel 604
 Hagios Panteleemon oder Theo-
 tokos tu Xulurgu bzw. Rus'-
 Kloster 464
 Haithabu, Siedlungsplatz im Ge-
 biet der Dänen 167 Anm. 134
 Halid al-Baridi, Gesandter 244,
 597
 Halmyros, Seestadt 144, 145
 Halonnesos, Insel 466
 Halys, Fluß 586, 589 u. Anm. 114
 Handelsstraße Äthiopien-Alex-
 andrea 118
 Handelsstraße im Määndertäl
 373, 390
 Handelsweg von den Warägern
 nach Byzanz 439, 483, 602-605
 Harald Hardrada, skandinavi-
 scher Kriegsheld 112, 482
 Harun-al-Raschid, Kalif von Bag-
 dad (786-809) 601 Anm. 163
 Harun-ibn-Yahya, Gefangener

- 352, 353, 355, 594-597
 Hasan Dag, Berg 306
 "Haus des Abtes Joseph, des Sohnes des Dubabos", Wirtshaus in Nessana 119
 Haus von Dar Sa'id ibn Mahlad, Gesandtenunterkunft in Bagdad 248
 Hebdomon, Palast am 280, 284, 366
 Hebraike, Stadt 599
 Hebron, Berg 323, 558, 560
 Hebros (Maritsa), Fluß 358
 Heerstraße auf der Hämushalbinsel bzw. Via Diagonalis 160, 161, 262, 285, 315, 325 Anm. 84, 349, 356-362, 363, 364, 379, 554
 Heerstraße in Kleinasien 273, 589 Anm. 114
 Heerstraße in Syrien 242
 Hegias, Gelehrter 203
 Hekatompylos, Stadt 236 Anm. 45
 Hekebolos, Statthalter 212
 Helenopolis, Seestadt 237, 327, 448, 449, 591, 592
 Helike/Skupion, Burg 340
 Heliodoros, Zauberer 497
 Heliupolis, Stadt in Syrien 203, 325 Anm. 81, 394, 564
 Heliupolis, Stadt in Ägypten 395 Anm. 450
 Hellespont bzw. die Meerenge 110, 247, 451, 459, 530
 Hellespontos, Provinz Kleinasien 379, 565
 Helos, Hafen von Sparta 535 Anm. 599
 Helusa, Stadt 118, 395, 555, 560, 561
 Heptastomos, Zisterne 330
 Herakleia/Perinthos, Seestadt an der Propontis 343, 364, 366, 447, 452, 475, 486, 567
 Herakleia, pontische Seestadt 439, 442
 Herakleia, Stadt in Phrygien 599
 Herakleia Lynkestis, Stadt in Makedonien 341 Anm. 180, 342, 362
 Herakleia am Latmos, Stadt 331
 Herakleion (Eregli), Handelsort Bithyniens 377
 Herakleios, Kaiser (610-641) 152, 188, 196, 259, 275, 305, 377, 518, 590
 Herberge der Großen Laura in Jericho 120
 Hermeias, Philosoph aus Phönizien 205
 Hermogenes, Gesandter 241
 Hermon, Berg 122
 Herulen, Volk 259
 Hesychios Psychristos, Arzt 167-170, 171
 Hierapolis, Stadt in Karien 203, 386
 Hierapolis (Mabigh), Stadt in Syrien 118, 207, 236 Anm. 45, 241, 242, 304 Anm. 294, 391, 392
 Hierax (Geraki), Hafen 453 Anm. 197, 484, 497
 Hiereia, Palast in 280, 284, 348
 Hieron, s. auch Bosporos, Meerenge 445, 446
 Hilarion, iberischer Mönch 463
 Hilarios, Mönch 337
 Hilduin, Graf u. Pilger 482
 Himerios, Admiral 451, 465
 Himyariten, Himyaritenreich 507, 508, 546, 547

- Hippo Diarrhytus, Stadt 492
 Hippodrom in Konstantinopel 603, 611 u. Anm. 15
 Hippos, Berg 382
 Hira, Hauptort der Sarazenen Syriens 257
 Hisam b. Muhammad 597
 H'isn Ziyad (Kharput), Burg 593
 Hit, Straßenstation 247
 Hl. Agapios, Metochion des Agauron-Klosters 407
 Hl. Antonios, Pilgerstätte in Ägypten 397
 Hl. Arsenios, Grabstätte in Ägypten 397
 Hl. Athanasios, Basilika in Klysma 563
 Hl. Autonomos, Kloster auf dem Megalophos 377
 Hl. Demetrios, Kirche auf Kythera 184
 Hl. Eugenios, Kirche in Trapezunt 197
 Hl. Georgios, Kirche auf dem Berg Nebo 184
 Hl. Julian, Kloster am Fuße von Armento 336
 Hl. Julian, Kloster im Hochtal von Agri 337
 Hl. Kerykos-Kloster 383
 Hl. Laurentios, Kapelle im Hochtal des Sinni 335
 Hl. Lukas von Armento, Kirche 337
 Hl. Makarios, Grabstätte in Ägypten 396
 Hl. Mamas, Kirche u. Vorstadt Konstantinopels 602
 Hl. Merkurios, Kirche auf Kerkyra 185
 Hl. Petros, Kirche in Konstantinopel 454 Anm. 199
 Hl. Sergios, Kirche in Sergiupolis 564
 Hl. Stephanos, Kloster bei Konstantinopel 366
 Hl. Stephanos, Kloster in Galatien 374
 Hl. Thekla, Kirche u. Kultstätte bei Seleukeia 183, 329
 Hll. Kyros und Johannes, Kultstätte bei Alexandria 473 Anm. 293
 Höhlenkloster in Kiev 191, 192
 "Hölle Theoderichs", die, Vulkan 495
 Honorias, Provinz 293, 372
 Horrea Margi, Stadt 357
 Horkos/Holkos, Seestadt 566, 567
 Hormisdas, Papst (514-523) 300, 343, 344 Anm. 194, 368 Anm. 291
 Hormisdas, Stadtviertel in Konstantinopel 454 Anm. 199
 Hormizd IV., persischer Großkönig (579-590) 244 Anm. 68
 Horonon, Festung 258
 Hosios Lukas, Kirche in Steirion 191
 Hosta (Riva d' Ostria/Livadostro), Hafen 485
 Hugo, König von Burgund (926-947) 225 Anm. 6
 Hunnen, Steppenvolk 233, 258, 259, 296, 339, 372
 Hyakinthu, Ta, Kloster (= Koimesiskirche in Nikaia) 385
 Hydrus/Otranto, Seestadt 109, 110, 138, 174, 175, 224, 255, 256, 332, 333 u. Anm. 132, 335, 496, 497, 498, 499, 500, 502 Anm. 448, 503, 504 u. Anm. 457, 505, 585 u. Anm. 102

- Iamblichos, Philosoph 201
 Iamnia, Seestadt 117
 Iatrus, Stadt 365
 Iberer, Iberien 186
 Ibn al-Furat, Wesir 249
 Ibn Battuta, arabischer Weltentbummler 438 Anm. 134, 540 Anm. 623
 Ibrahim, arabischer Feldherr 331
 Ich/Emba, Fluß 233, 235
 Ierissos, Stadt 405
 Ignatios, Patriarch von Konstantinopel (847-858; 867-877) 183
 Ignatios, Mönch 594
 Ihlara, Ort in Kappadokien 185
 Ikaria, Insel 485, 487
 Ikonion (Konya), Stadt 114, 245, 385, 386, 389, 595 Anm. 144, 596 u. Anm. 149, 597, 598, 599
 Illyricum, Präfektur 138, 257, 343, 462
 Illyrien, Landschaft 357
 Imbros, Insel 451, 465, 531
 Imma, Straßenstation 127
 Inder, Indien, Indischer Ozean 146, 148, 149, 156, 173, 174, 398, 504, 505, 506, 507, 508, 509 Anm. 478, 510, 547 Anm. 7, 563, 575
 Ingelheim, Stadt 253
 Ioannikios Boilas, Hl. 378-380, 384, 407, 610
 Ioannikios, Mönch 405
 Ioannitzes, Berg 120, 371
 Ionien, Gebiet Kleinasien 512 Anm. 495
 Ionisches Meer 334, 453, 498-500, 504-505, 533
 Ionopolis, Stadt 439
 Ios, Insel 137, 475, 476
 Irak, Land 156
 Iran, Land 233
 Isa ibn Habib Nadjdjar, Kaufmann 154
 Isaak, jüdischer Kaufmann u. Gesandter 601 Anm. 163
 Isaak, Feldherr 333, 346
 Isaak, Empörer 473 Anm. 294
 (I)samos, Berg 306
 Isaurien, Isaurier 186 u. Anm. 195, 385, 402, 409
 Isaurier bzw. Isaurische Dynastie 179, 186, 275
 Isidoros, Philosoph 201, 202, 203, 204
 Isidoros von Gaza, Philosoph 205
 Isidoros der Ältere, Architekt 180
 Isidoros der Jüngere, Architekt 180
 Isidoros, Hl. 487, 517
 Israeliten 122, 558, 563
 Istrien, Landschaft 252, 573
 Italien, Italiener 107, 117, 137, 138, 141, 144, 145, 162, 169, 174, 179, 185, 220, 225, 226, 256, 275, 276, 277 u. Anm. 177, 280, 291, 318, 346, 347, 348, 354, 361, 367, 369, 432, 453, 454, 455, 456, 481, 483, 500, 501, 502, 503, 522, 554, 577, 579, 581, 585
 Itēa/Krissa, Seestadt 371, 505
 Itil/Atil (Wolga), Fluß 166, 233, 235
 Iuliopolis, Stadt 375
 Iunca, Seestadt 400
 Jadera/Jadar, Seestadt 111, 253, 254, 501, 502 u. Anm. 448
 Jakob, Gesandter 601 Anm. 163
 Jakob, Ex-Bischof von Anchialos 383, 384
 Jakob, jüdischer Handelsagent

- 131, 132
 Jakob, Hafenarbeiter 430 Anm. 90
 Jakob, Segelnüher 430, 470
 Jakob Burd'ana, Bischof von Edezza 373
 Jakobos Psychistos, Arzt 168-170
 Jannina, Stadt 370
 Jaroslav der Weise, Fürst von Kiev (1019-1054) 191
 Jemen bzw. "Felix Arabia" oder Südarabien, s. auch Himyariten, Himyaritenreich 150, 506, 508 Anm. 478
 Jericho, Stadt 118, 122, 330, 556, 558
 Jerusalem, Stadt 98, 102, 110 Anm. 69, 113, 114, 118, 121, 129, 151, 181, 184, 198, 200, 214, 300, 304 u. Anm. 294, 321, 323, 329, 330, 356, 361, 373, 374, 375, 382, 393, 394, 395, 404, 464, 469, 472, 480, 481, 492, 534 Anm. 594, 539, 554, 555, 556, 558, 559 u. Anm. 39, 560, 561, 563
 Jesdegusnaph bzw. Isdigusnas/Iesdekos, Großgesandter 229, 237 Anm. 48, 239, 240, 296
 Johannes, Neffe Vitalians u. Feldherr 333, 346
 Johannes, Patrikios u. Gesandter 227, 229
 Johannes, Patrikios 511 Anm. 493
 Johannes, Stellvertreter des Strategen der Kibyrhaioten, s. Antonios der Jüngere
 Johannes, Exkonsul u. Gesandter 242 Anm. 66
 Johannes, "illustis" aus Sozopolis 115
 Johannes, "illustis" aus Konstantinopel 212
 Johannes I., Papst (523-526) 97 Anm. 14, 344, 368 u. Anm. 291, 454
 Johannes VIII., Papst (872-882) 140, 266
 Johannes XIII., Papst (965-972) 582, 583
 Johannes, Bischof in Italien 343
 Johannes, Bischof von Ephesos 470-471
 Johannes, Bischof von Hephaistopolis 470-471
 Johannes, Bischof von Stoboi 288
 Johannes, Synkellos des Patriarchen von Antiocheia 291
 Johannes, "Vater der Stadtherberge" in Daras 292
 Johannes, Verwalter eines kaiserlichen Landgutes 222
 Johannes, Kaufmann 572
 Johannes, Scholastikos 145 Anm. 49
 Johannes, Alchemist 220-221
 Johannes, ein reicher Ägypter 104
 Johannes, Mönch des Symbulu-Klosters 473
 Johannes, Mönch 527 Anm. 564
 Johannes, Gefährte des Petros von Atroa 381
 Johannes, Gefährte des Pilgers von Piacenza 555
 Johannes, Geführte des Symeon Salos 321
 Johannes Bar Aphthonia, Mönch 472
 Johannes der Barmherzige, Patriarch von Alexandria (610-619) 133 Anm. 6, 135, 473
 Johannes von Byzanz, Architekt 180
 Johannes Chrysostomos 263, 447

- Johannes Elatites, Klosterabt 387, 388
 Johannes von Ephesos, Kirchenhistoriker 257, 373
 Johannes Geometres, Dichter 99, 366
 Johannes von Gotthia, Hl. 441
 Johannes Kaminiates, Chronist 466
 Johannes Kurkuas, Feldherr 247
 Johannes Mauropus, Bischof von Euchaita 286
 Johannes Mystakon, Feldherr 196
 Johannes Orphanotrophos, Bruder Michaels IV. 286
 Johannes Rhadenos, Patrikios u. Gesandter 247, 248
 Johannes Theologos, Kirche in Ephesos 214, 286, 381
 Johannes I. Tzimiskes, Kaiser (969-976) 293, 294
 Johanneskloster bei Jordan 122, 558
 Johanneskloster auf Patmos 414, 424
 Joppe, Hafen 214, 393, 472, 479, 481, 487, 563
 Jordan, Fluß 102, 122, 406, 518 Anm. 522, 554, 556, 557, 558
 Jordanien, Land 120, 184
 Joseph, Bruder des Theodoros Studites 569
 Joseph der Hymnograph, Hl. 456f., 465, 534 Anm. 594
 Joseph, Gefährte des Blasios von Amorion 542
 Joseph, König der Chazaren 443 Anm. 154
 Jotabe, Insel 148 Anm. 58, 506, 508
 Jovian, Kaiser (363-364) 375 Anm. 325
- Judäa, Judäawüste bzw. Wüste
 Juda 329, 388, 406, 556, 557
 Juden, Volk 131, 142, 151, 167, 172, 173, 175, 184, 261, 267, 507, 540 Anm. 626, 557, 601 Anm. 163
 Jugoslawien, Land 142
 Julian, Kaiser (361-363) 391
 Julian, Gesandter 398, 545-546, 548
 Julian, Missionar 257, 549, 550 u. Anm. 20, 551
 Julianus-Hafen in Konstantinopel 470, 528
 Justin I., Kaiser (518-527) 304, 393
 Justin II., Kaiser (565-578) 172, 227, 282
 Justinian I., Kaiser (527-565) 98 Anm. 14, 108, 118, 170, 172, 180, 181, 195, 259, 274f., 286, 295, 296, 308, 310, 318, 326, 327, 339, 340, 344, 346, 358, 393, 398 Anm. 464, 445, 446, 448, 462, 493, 511 Anm. 493, 521, 549, 550, 551, 558, 592
 Justinian II., Kaiser (685-695; 705-711) 98 Anm. 14, 193 u. Anm. 216, 204, 234 Anm. 40, 301, 435-437, 441 u. Anm. 150, 442
 Justiniana secunda/Ulpiana (Lipljan), Stadt 100, 363
- Kaborkin, Aplekton 590
 Kabyle, Stadt 363
 Kaffa (Theodosia), Seestadt 540 Anm. 623
 Kaikos, Fluß 330, 381
 Kainopolis (Qena), Nilhafen 398
 Kainupolis, Stadt am Kap Tainaron 453
 Kaiomos, jüdischer Mosaizist 184
 Kairo/Babylon, Stadt 157, 223,

- 301, 396, 397, 563
 Kaisareia maritima, Seestadt 106, 117f., 375, 393, 394 u. Anm. 444, 470, 472, 478, 479, 563
 Kaisareia Philippi, Stadt in Palästina 563f.
 Kaisareia, Stadt in Kappadokien 114, 116, 158 Anm. 100, 246, 306, 330, 388, 586, 588 Anm. 113, 589 Anm. 114, 590, 593
 Kakkabos/Kekowa (Dolichiste), Insel 484, 486
 Kalaat-Seman, Ort in Syrien 406
 Kalabrien, Provinz 108, 138, 145, 175, 176, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 455, 456, 483 Anm. 346, 495, 496, 497, 498, 499, 502 Anm. 448, 504, 523 Anm. 541
 Kalabryta, Stadt 371
 Kalamata, Stadt 371
 Kalamoi (Kalamizzi), Vorstadt Rhegiums 497
 Kalamon, Ort am Jordan 406
 Kalamos, Stadt 568
 Kallidromon, Berg 368
 Kallinikon (Raqq), Stadt am Euphrat 147 u. Anm. 55, 390
 Kallinikos, Ingenieur aus Syrien 194
 Kalliopios, Augustalios von Ägypten (in Alexandria) 292
 Kallipolis, Seestadt am Hellespont 366, 446, 452, 464, 479 Anm. 325, 486
 Kallipolis, Stadt in Kleinasien 408, 590
 Kallipolis, Seestadt Süditaliens 496
 Kallipolis, s. Chersones, Halbinsel
 Kallistr(at)os, Gesandter 358
- Kalmükensteppe 233
 Kalokyros, Gesandter 255
 Kalonoros, Berg in der Provinz Hellespontos 383
 Kalonoros, Berg Lydiens 383, 384
 Kalonymos, Insel 527 Anm. 564
 Kaluniya, Fluß 596 Anm. 14
 Kalymnos, Insel 485, 487
 Kamachos/Satala, Stadt 586, 587 u. Anm. 109, 588, 589
 Kana, Ortschaft in Galiläa 556
 Kanal von Korfu 499, 504
 Kanastron/Kanastraion, Kap 567
 Kandeloros/Kalonoros (antikes Korakesion), Seestadt 480
 Kaphereus/Cavo d'Oro, Kap 458, 528
 Kapnochorion, Dorf 370
 Kappadokien, Kappadokier 127, 185, 188, 189, 217, 237, 242, 245, 246, 288, 304 Anm. 289, 314 Anm. 28, 375, 376, 388, 589 Anm. 114, 593, 598, 599 u. Anm. 161
 Kapernaum, Dorf am See Geneza-reth 556
 Kaputvada, Anlegeplatz 399, 489 u. Anm. 370
 Karales, Stadt 489 Anm. 370
 Karambis, Kap 441, 443, 444 Anm. 157
 Kardust/Theokletos, Bischof von Arran 257
 Karea-Tor 578
 Karien, Provinz 202, 257, 373, 433, 488
 Karl der Große, deutscher Kaiser (768-814) 253, 254, 502 Anm. 447, 601 Anm. 163
 Karpathos, Karpathier 476, 512 Anm. 495

- Kars, Stadt 156
 Karthago, Seestadt 132, 171, 172, 310, 399, 400, 489 u. Anm. 370, 490, 491 u. Anm. 379, 492, 493, 518, 523
 Karydi, Paß in Mittelgriechenland 369
 Karydion/Al-Gawzât, Paß in Kleinasien 598
 Kashish, Bischof von Chios 469 Anm. 268
 Kaspisches Meer 233, 235, 261
 Kaspisches Tor bzw. Iberische Pforten, Engpaß 257, 258 Anm. 121
 Kastamon, Stadt 438
 Kastania, Dorf 370
 Kastellion, Festung 335
 Kastellion-Kloster in Jerusalem 100
 Kastorion, Dorf 116
 Kastos, Feldherr 365
 Katabolos, Küstenregion in Bithynien 309, 447, 448 Anm. 173, 528, 565
 Katabolos, Küstenregion in Kilikien 390
 Katara, Paß 370
 Katesia, Ort bei Daphnusia 594
 Kathara, Ta, Kloster der Gottesmutter 115, 282, 374, 565
 Katharinenkloster auf dem Sinai 101 Anm. 25, 120, 182
 Kaukana, Anlegeplatz 489 u. Anm. 370
 Kaukasus, Kaukasusländer, Kaukasuspässe 156, 166, 231, 234 u. Anm. 38, 40, 236, 257, 258 Anm. 111
 Kawad I., persischer Großkönig (488-531) 172, 241
 Keçikalesi, Spitze des Berges Argaios 306
 Kekolymena, unter Ausfuhrverbot stehende Waren 99, 131, 445, 583
 Kelassur, Fluß 234 Anm. 40
 Kellia, Ortschaft 414
 Kenchreai, Hafen Korinths 455, 457, 529
 Kent, Stadt in Frankreich 277 Anm. 177
 Keos, Insel 137, 453, 456, 459, 480
 Kephallenia, Insel u. Thema 501, 505
 Kephisos, Fluß 368
 Keramaia, Hafen 475
 Keramisches Feld 362
 Kerasus, Stadt 438
 Kerkes, Berg auf Samos 607 Anm. 1
 Kerkine, Städtchen 387
 Kerkyra/Korfu, Insel 110, 170, 185, 293, 370, 458, 499, 500, 504, 505, 584 u. Anm. 100, 585
 Kertsch, Meerenge von 166 u. Anm. 130, 233
 Kharama, Distrikt 598
 Kibotos, Hafenplatz u. Kastell 449
 Kibyrrhaioten, Thema 384, 465, 475, 594
 Kidrontal 329
 Kiev, Fürstentum von 111, 162, 191, 268, 269, 464, 524, 545, 603, 604
 Kilikien, Landschaft Kleinasien 127, 215, 217, 298, 307, 311, 378, 379, 390-392, 406, 416, 453, 462, 468, 474, 512 Anm. 495, 590
 Kilikische Pässe bzw. Pforten (= Kilikiai Pylai) 298, 299, 327,

- 375, 388, 390, 597, 598
 Kinda, arabischer Stamm 546
 Kinna, Stadt 374
 Kios, Seestadt 283, 285, 447 u. Anm. 169, 448 u. Anm. 173, 565, 591
 Kirgisen, Volk 156 Anm. 91
 Kithairon, Gebirge 369
 Kitros/Pydna, Stadt 353 u. Anm. 225, 367
 Klaudiupolis, Stadt in Honorias 372, 384, 388, 591
 Klaudiupolis, Stadt in Isaurien 385
 Kleidion, Paß 325 Anm. 84
 Kleinasien bzw. Anatolien, Kleinasiaten 96 Anm. 7, 122, 124, 143, 146, 164, 165 u. Anm. 127, 177, 179, 181, 201, 207, 217, 257, 273, 302, 307, 311, 318, 319, 325, 326, 327, 340, 372-390, 403, 407, 414, 415f., 438, 444, 449, 453, 461, 463, 465, 468, 470, 471, 476, 477, 486, 523 Anm. 541, 530, 532, 545, 555, 568, 573, 576, 585-599, 610
 Kleisura, Paß 368
 Klemens, Schüler Methods 359
 Kloster des Märtyrers Athenogenes 285
 Kloster des Sabas bzw. Große (Megiste) Laura in Jerusalem 100, 129, 151, 329, 330, 382 Anm. 357
 Kloster des Säulenheiligen Symeon des Jüngeren 186
 Klysma/Qulzum, Seestadt 154 Anm. 83, 395, 396, 397, 399, 415, 506, 508, 561, 563
 Knidos, Seestadt Kariens 461 Anm. 230, 485, 573
 Koçel, Fürst von Mähren 263, 264, 266
 Kodori, Fluß 231, 234 u. Anm. 40
 Köln, Stadt 228
 Koila/Kyla, Seestadt am Hellespont 366, 479 Anm. 325
 Koinonia, Chreokoinonia, Geschäftspartnerschaftsformen 132-135
 Koloman, irischer Pilger 360
 Koloneia, Stadt u. Aplekton im Thema Armeniakon 157 u. Anm. 93, 590, 593, 594
 Koloneia Archelais, Stadt in Kapadokien 245f., 246, 375
 Kolumbus, Empörer 303, 612
 Komitas, "Topoteret" des Ägyptischen Limes 118
 Kommentiolos, Feldherr 363, 407
 Konon, Pilger aus Isaurien 471
 Konopas, Insel (?) 604f.
 Konstans I., Kaiser (337-350) 375 An. 324,
 Konstans II., Kaiser (641-668) 138, 275-280, 455, 459, 469, 498
 Konstantia/Salamis, Seestadt Zyperns 481, 555
 Konstantia, Stadt in Syrien 202
 Konstantin I. der Große, Kaiser (306-337) 448
 Konstantin IV., Kaiser (668-685) 283, 284, 191
 Konstantin V., Kaiser (741-775) 160, 187, 348 Anm. 210, 364, 435, 497
 Konstantin VI. Kaiser (780-797) 116, 283, 564
 Konstantin VII. Porphyrogenetos, Kaiser (913-957) 144, 199, 237, 239, 285, 286, 293, 577
 Konstantin VIII., Kaiser (1025-

- 1028) 182, 185, 228, 255
 Konstantin IX., Kaiser (1042-1055) 111, 219, 227 Anm. 21
 Konstantin I., Papst (708-715) 97 Anm. 14, 109, 138, 456, 494, 496-497
 Konstantin, Slavenapostel 161, 198, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 405f., 502
 Konstantin, Flötenspieler 222
 Konstantin der Jude, Hl. 115, 385, 477
 Konstantine, Stadt in Mesopotamien 242 u. Anm. 66, 390
 Konstantinianos, Oberstallmeister 345
 Konstantinos, Großgrundbesitzer 115
 Konstantinos Dukas, Empörer 298
 Konstantinos Triphylios (Atrybailis/Atrophilos), Gesandter 250
 Konstantios, Kaiser (337-361) 277
 Konzilien 288-292, 294, 492
 Kopten, Sekte 549
 Koptos (Qift), Stadt am Nil 397, 398, 508
 Korakos Kephale, Bergspitze 407
 Korasion, Stadt 305
 Kordes, Fluß 181
 Korinth, Isthmos von, Korinthischer Golf, Akrokorinth 110, 139, 277 u. Anm. 178, 293, 303 Anm. 289, 330, 350, 368, 369, 370, 371, 372, 454, 455, 456, 457 u. Anm. 215, 458, 462, 485, 499, 503, 504 u. Anm. 457, 505, 529, 533; 576, 613
 Kormesios, Kampagan (um 716) u. bulgarischer Khan (etwa 725-761?) 159
 Koron, Festung 245, 598
 Korone, Seestadt 371
 Korykos, Seestadt 128 An. 146, 305, 376, 429, 430, 472
 Kos, Insel 451, 468, 485, 487, 488, 573
 Kosiniča, Kloster der Gottesmutter 352
 Kosmas, Kaufmann 161
 Kosmas, Kurier 124
 Kosmas Indikopleustes, Kaufmann 130, 148, 149, 399, 547 u. Anm. 7
 Kosmosoteira, Kloster 424
 Kotyaeion, Stadt 307, 330, 386, 387, 596, 599 u. Anm. 161
 Kotylaswüste 330
 Krarion, Furt 604
 Krateia Flaviupolis (Qatabuli), Stadt 328, 372, 388, 594
 Krateros/Kartiyus, Gesandter 228 Anm. 25
 Kratisara/Scretisca, Festung 340
 Krenites, Stratege der Peloponnes 368, 369
 Kreskentos, Landgut 101, 383, 569
 Kreta, Kretisches Meer 137, 145, 157, 197, 219, 290, 453, 460, 461, 462, 467, 474, 475, 476, 480 u. Anm. 328, 493, 530, 532, 533, 534 Anm. 594, 535, 536, 541f., 610
 Kreter, die, Ortschaft 599
 Krim bzw. Tauris, Halbinsel 166, 433, 435, 438, 441
 Krithea (Kirte), Stadt am Hellespont 452 u. Anm. 194, 486
 Kriu Prosopon bzw. Metopon (Sarych), Kap 349 Anm. 213, 350, 443, 444 Anm. 157
 Kroatien, Kroatien 217, 353 u.

- Anm. 225, 483 Anm. 346
 Krum, bulgarischer Khan (etwa 803-814) 194, 327
 Ktesiphon (Seleukeia am Tigris) 172, 207, 208, 209, 240, 241, 242, 257
 Kuban, Fluß 231, 234
 Kubrat, Gründer Großbulgariens 259 Anm. 129
 Kukusos, Stadt 408, 590
 Kunduria, Region in der Nähe von Myra 378, 379, 380
 "Kupfermine", Ortschaft 157
 "Kupferzahn", Ortschaft in der Gegend von Simhaç 594
 Kura, Fluß 233
 Kusonios, kaiserlicher Beauftragter 302, 459, 612
 Kydnos, Fluß 327
 Kydonia, Stadt 197
 Kykladen, Inselgruppe 137, 433, 456, 461 Anm. 230
 Kyllenios, Einwohner von Damaskus 202
 Kyminas (Dikmen Tepe), Berg 387, 388
 Kyr Georgios, Kastell 448
 Kyrenaika, Provinz 136, 170, 185, 492, 493
 Kyriake, ancilla 125
 Kyriakos, Mosaizist 184
 Kyrill von Philea, Hl. 105, 106
 Kyrizos (Katirli/Kurban Dag), Station der Feuerzeichenkette 306
 Kyros, Komes u. Staatspostaufseher 591
 Kyrros, Stadt 127, 390
 Kythera, Insel 110, 184, 453, 534
 Kyzikos, Seestadt 430, 447, 450 Anm. 184, 451, 470, 497 u.
 Anm. 421, 566, 573, 610
 Kyzistra, Festung 246
 Laga, Vulkanmassiv von 202
 Lagaina, Dorf 330, 386
 Lagonegrum, Region 333, 335f.
 Laino, Fluß 332
 Lakonien, Landschaft 371
 Lamarin, Kommisar 383
 Lamos, Fluß 247, 249, 477
 Lampsakos, Seestadt 215, 216, 447, 451, 566, 567
 Langobarden, Volk 142, 278, 332, 494, 500, 530
 Langobardien bzw. Longibardien, Thema 141, 503
 Lao, Fluß 175, 335, 338
 Laodikeia Katakekaumene, Stadt in Lykaonien 245, 597
 Laodikeia am Lykos 381, 385
 Laodikeia, syrische Seestadt 123 Anm. 129, 199, 377, 468
 Laranda, Stadt 385
 Laribos/Lorbeus, Stadt 172, 400
 Larissa, Stadt in Syrien 564
 Larissa, Stadt in Thessalien 368, 369, 459
 Latarkion, Stadt 365
 Lateranpalast in Rom 279
 Latinianon/Latinianum, Region 175 Anm. 155, 335
 Latomion, kleiner Handelsort 377
 Latros/Latmos, Berg 319, 329, 330
 Lavra, Kloster auf Athos 424, 425
 Lazaros von Galesion, Hl. 113, 116, 213, 214, 218, 222, 388-390, 407, 408, 518
 Lazaros der Chazare, Maler 183
 Lazichena bzw. Zalichena/Zalichos, Stadt 209
 Lazen, Lazien 163, 165, 257, 258,

- 259, 432, 440
 Lebadeia, Stadt 368, 371
 Lechaion, Hafen Korinths 277
 Anm. 178, 455, 457, 458
 Leidenskapelle in Jerusalem 101
 Anm. 25
 Lemnos, Insel 458, 462, 463, 530, 567
 Leo der Große, Papst (440-461) 393
 Leon I., Kaiser (457-474) 169
 Leon III., Kaiser (717-741) 234
 Anm. 40, 436, 497
 Leon IV., Kaiser (775-780) 97
 Leon V. der Armenier, Kaiser (813-820) 381, 529, 568
 Leon VI. der Weise, Kaiser (886-912) 281, 284, 285, 499, 529, 612
 Leon, Sohn Konstantins VI. 283
 Leon, Bruder des Nikephoros II. u. Logothet des Dromos 578, 579, 580, 581
 Leon, Oberkämmerer 585
 Leon, Drungarios 198
 Leon, Konsul 569
 Leon, Metropolit von Synada 110, 255, 256, 287, 294, 409
 Leon, Kaufmann 575
 Leon, Hafenarbeiter 429 Anm. 90
 Leon Apostypes, Ex-Strategie 599
 Anm. 161
 Leon Choirosphaktes, Diplomat 226-227
 Leon der Mathematiker, Philosoph 198, 210-211
 Leon von Tripolis, arabischer Admiral 451, 465, 534
 Leon-Lukas von Coriglione, Hl. 334
 Leontari, Ort 371
 Leontios, Marmorarios 183
 Leontios, Mönch 337
 Leontios, Bischof von Apameia 492f.
 Leontopolis, Stadt 385
 Leptis Magna, Stadt 400
 Leros, Insel 485, 487
 Leuchttürme 118 Anm. 110, 434, 436, 462, 528-529
 Leukai, Straßenstation an der Küste Bithyniens 565
 Leukai, Anlegeplatz Süditaliens 496
 Leukas, Insel 504, 584
 Leukatas, Kap 584
 Leukates, Kap 449, 544, 592
 Leuke Kome, Seestadt 509 u. Anm. 479
 Leukios, Hl. 500
 Leukos Limen bzw. Leukogen (Qu-seir al-Qadim), Seestadt 397, 398, 509 u. Anm. 479
 Libanon, Gebiet u. Gebirge 555, 575
 Liberios, Admiral 170
 Liberius, Senator 345
 Libiana, Dorf u. Straßenstation 565
 Libidurgos (<Liviiburgus), Straßenstation 365
 Libon, Straßenstation 375 u. Anm. 323
 Libyen, Libyer 212, 213, 214, 489
 Anm. 370, 492, 493
 Licentia abeundi 582
 Lidoriki, Stadt 370
 Lietbert, Bischof von Cambrai 361, 376f.
 Lipari, Insel 495
 Liparische bzw. Aiolische Inseln 529
 Liporachon, Berg 336
 Lissus, Stadt 363

- Litarba, Straßenstation 127, 391
 Liutfrid, Kaufmann aus Mainz 576f.
 Liutprand, Bischof von Cremona u. Gesandter 110, 140, 141, 143, 229 Anm. 25, 254, 281-282, 369, 370, 576-585
 Longinos, Praefectus praetorio per Orientem 180
 Longinos, Missionar 551-553
 Longoi, Ort in Thrakien 364
 Lopadion, Stadt 380, 389, 565, 566, 591 u. Anm. 122
 Lothar I., fränkischer Kaiser (840-855) 229
 Lucca, Stadt 480
 Luceria, Stadt 278
 Ludwig II. der Deutsche, Herrscher in der Francia Orientalis (843-876) 263, 266, 348, 414, 503
 Ludwig der Fromme, fränkischer Kaiser (813/814-840) 405
 Lukanien, Provinz 145 u. Anm. 50, 331, 332, 333 Anm. 132, 335, 336, 338
 Lukas von Demena, Hl. 337, 338
 Lukas von Steirion, Hl. 116, 368, 370, 372, 457, 483
 Lukas, Gefährte des Blasios von Amorion 542
 Lukas, Styliit 213, 386-387, 450
 Lulon, Burg u. Station der Feuerzeichenkette 250, 306, 598
 Luna, Stadt 482
 Lychnidos, Stadt 117, 342, 344, 362
 Lydien, Provinz Kleinasien 373, 378, 380, 381, 382, 383, 389, 470
 Lykaonien, Provinz Kleinasien 186, 307
 Lykien, Provinz Kleinasien 378, 381, 468, 469, 470 Anm. 273, 480, 481, 487 Anm. 360, 488
 Lykopolis (Assiut), Stadt in Ägypten 396
 Lystra, Stadt 385
 Maala, Ort in Ägypten 396
 Macomades, Stadt 400
 Madaba, Stadt 120, 184
 Madabakarte 559 Anm. 39
 Madaba-Schule 184
 Madarsuma, Stadt 400
 Maddenen, arabischer Stamm 546
 Madinat az-Zahra, Palast in Cordoba 194
 Madytos, Seestadt am Hellespont 452 Anm. 194
 Mäander, Fluß 203, 319, 386, 390, 411 Anm. 517,
 Mähren bzw. Großmähren, Mäherer 160, 257, 260, 262, 263, 265, 266 u. Anm. 146, 267, 359, 502
 "Mährische Straße" 161, 359
 Märtyrer Eustratios, Kirche 338
 Märtyrerpaß, Engpaß 594
 Magdalvaeus, Pilger 481
 Magida, Festung 245
 Magnaura, Palast 199 Anm. 229, 211, 577
 Magna Aura, domus im Palast von Hiereia 348
 Magnesia am Mäander, Stadt 330f., 389
 Magnus, Kurator 300
 Mahdi, Kalif (775-785) 153, 399
 Mahdia, Stadt Tunesiens 225
 Maina/Mane, Halbinsel 371
 Maiotis bzw. Asowsches Meer 233, 260, 522

- Maiuma, Hafen von Gaza 133, 395
 Mak, Bischof in Armenien 258
 Makarios, Bruder des Sabas von Collesano 335
 Makedonia, Tänzerin 212
 Makedonien, Landschaft 342, 354, 502 Anm. 448
 Makedonier bzw. Makedonische Dynastie 275
 Makedonios II., Patriarch von Konstantinopel (496-511) 372, 393
 Makestos/Onopriktes, Fluß 330, 380, 565, 568 u. Anm. 70, 569
 Makre/Telmessos, Seestadt 487 u. Anm. 361
 Makryplagi, Ort 371
 Makuria, Makuriten 552 u. Anm. 24, 25
 Mal'ab al - Malik, "Kaiserszirkus", Ortschaft 593
 Malagina, Stadt u. Aplekton 374, 589 Anm. 114, 590, 599
 Malaja Pereščepina, Ort in der Ukraine, Schatzfund von 166
 Malakeinos, Patrikios 335
 Malakopea, Festung 246
 Malamir, bulgarischer Khan (831-836) 351
 Malandasa, Festung 245
 Malea, Kap 453, 454, 504
 Maleinoi, Magnatenfamilie 591, 593, 594
 Malikyan, Straßenstation 593
 Mallos, Ort in Kilikien 390
 Malogordis/Malagurdalo, Straßenstation 375 u. Anm. 326
 Mamas, Bischof von Tiberias 291
 Mamas, Station der Feuerzeichenkette 306
 Mamun, Kalif von Bagdad (813-833) 153
 Mandrakion, Hafen Karthagos 491
 Maniach, türkischer Gesandter 230, 231, 234 Anm. 38
 Mansur, Kalif von Bagdad (754-775) 399
 Manuel I. Komnenos, Kaiser (1143-1180) 307
 Manuel, Stratege 589 Anm. 114
 Manuel, Dolmetscher 298
 Manuel Maleinos, s. Michael Maleinos, Hl.
 Maraetis, See 563
 Marcuskirche in Alexandria 140
 Mardaiten, Volk 154, 403, 416, 512 Anm. 495, 522, 524 Anm. 545, 525
 Margarites, Bischof von Stoboi 288
 Margos (Morava), Fluß 362, 367
 Maria, Schwester Michaels IV. 286
 Maria, Gastwirtin 124
 Maria, Dirne 216
 Maria von Amida, Pilgerin 102
 Maria die Ägypterin, Dirne 214
 Marinos, Lehrmeister der Akademie 201, 203
 Marinos, Toparch in Alanien 234 Anm. 40
 Markellai (Karnobatski Hisar), Festung 366
 Markianu-Hafen (=Telmessos/Makre), Seestadt 484
 Markianupolis, Stadt 365
 Markos, Kloster in Thessalonike 353 Anm. 225
 Marmarion, Ort 354
 Maroneia, Seestadt 351
 Marseille, Seestadt 252 u. Anm. 91, 491 Anm. 378
 Marsico Vetere, Ortschaft 175 Anm. 155

- Marsyas, Nebenfluß Mäanders 378, 389
 Martin I., Papst (649-655) 165, 434, 455-456, 492, 493
 Martina, Gattin des Herakleios 590
 Martinos, Feldherr 365
 Martinos, Bischof von Odessos 433
 Martinus, Missionar 217
 Martirano, Ortschaft 175 Anm. 155
 Martis, Ortschaft 174
 Martyrios-Kloster 119
 Martyropolis (Mayafariqin), Stadt 148 Anm. 58, 157, 296, 593
 Marykatu, Ta, Ortschaft 330
 Marzamemi-Schiff, Wrack 155, 421, 459
 Masalaion, Festung 568 Anm. 66
 Maslama, arabischer Feldherr 309
 Matikia, Ortschaft am Berg Pangaion 352
 Maurianu, Tu, Wohnviertel in Konstantinopel 120
 Maurikios, Kaiser (582-602) 189, 275, 304, 359, 364, 374, 377, 403, 473 Anm. 294
 Mauro und Pantaleone, Adelsgeschlecht 144
 Maurusier, Volk 171
 Maximian, Abt 523 Anm. 541
 Maximinos, Gesandter 356
 Maximos der Bekenner, Theologe 165, 316, 445 Anm. 162, 491-492
 Mazara, Stadt 336
 Mazikes, Volk 404
 Medeia/Salmydessos, Seestadt 363
 Medaion, Stadt 590
 Medikamente bzw. Heilmittel u. -methoden 170, 174, 176, 272, 558, 562
 Medikion-Kloster 450 u. Anm. 184, 451, 610
 Meerengen (Hellespont u. Bosporos) 110, 444-446
 Mefaa (Um er-Rasas), Festung 184
 Megalophos/Soreoi (Tepeköy), Hügel 377
 Megara, Stadt 368
 Megas, Gesandter 391
 Megethios, Postbeamter 124, 221
 Megiste/Magesta (Kastellorizon), Insel 481 Anm. 333, 484
 Mekka, Stadt 152, 193, 398
 Melania die Jüngere, Pilgerin 376
 Melas, Fluß in Isaurien 409
 Melenikon, Festung 325 Anm. 84
 Meleones, Grenzzort Thrakiens 158 u. Anm. 104
 Melfi, Festung 332
 Melite (Malta), Insel 489 u. Anm. 370, 523 Anm. 541
 Melitene, Stadt 146, 158 Anm. 100, 226, 586, 587 u. Anm. 109, 588 u. Anm. 113, 589 Anm. 114, 593
 Meliton, Flötenspieler 222
 Meliton, Straßenstation 355 Anm. 232
 Melos, Insel 137, 484 u. Anm. 349
 Melta, Straßenstation 358, 363
 Memphis, Hauptstadt der Pharaonen 396, 397, 563
 Menas, Patrikios u. Stadteparch 282
 Menas, Schiffer 469, 539
 Menas, Hafenarbeiter 430
 Menas-Stadt (Abu Menas), Pilgerstätte 563 u. Anm. 48

- Mercuria, "civitas" 334
 Merilukome, Dorf 407
 Merkurion, Region 113, 333, 335, 338
 Merowingier, Dynastie 491
 Merv, iranische Stadt 236 Anm. 45
 Mesembria, Seestadt 159, 160, 164, 194, 363, 364, 432, 433, 435, 436, 438, 605
 Mesiano, Stadt 332, 338
 Mesochorion, Dorf 370
 Mesopotamien, Land 233, 237, 390, 583
 Messene/Burkanon, Stadt 371
 Messenien, Landschaft 372 Anm. 310
 Messina, Seestraße von 110, 138, 177, 331, 479, 496, 499
 Mestrianis (Zalaber), Stadt 264
 Metata/Mitata bzw. Ktemata, Ortschaft in Lydien 379, 380
 Method, Slavenapostel 161, 259, 260 u. Anm. 131, 261, 262, 263, 264, 265, 266 u. Anm. 146, 267, 359, 502
 Methodios, Patriarch von Konstantinopel (843-847) 198, 321
 Methodios, Mönch u. Maler 270
 Methone, Seestadt 139, 143, 371, 453, 460, 484, 488, 498, 499, 542
 Metope, Festung 568
 Michael I. Rangabes, Kaiser (811-813) 366 Anm. 276
 Michael III., Kaiser (842-867) 140, 250, 251, 252, 307
 Michael IV. Paphlagon, Kaiser (1034-1042) 111, 112, 286
 Michael V. Kalaphates, Kaiser (1041-1042) 431
 Michael, Fürst von Zeta 349
 Michael, Arzt 176
 Michael, Postbeamter 583
 Michael, Stratege 585
 Michael, Metropolit von Philadelphiea u. Gesandter 254
 Michael Attaleiates, Chronist 367
 Michael Maleinos, Hl. 178, 387-388
 Michael Psellos, Philosoph 450, 452, 516
 Michael Synkellos, Gesandter 198
 Michael Toxaras, Patrikios u. Gesandter 247, 248
 Milet, Seestadt 294, 320, 331, 477, 481 Anm. 333, 573
 Miloton, Stadt 481 Anm. 333
 Milazzo, Seestadt Siziliens 177, 498
 Mindinon, Kloster 338
 Miromannorum Kastell 334
 Misanelli, Burg 336
 Misenum, Seestadt 455, 493
 Misimiane, Land 149, 231
 Mistheia, Stadt 596 Anm. 149
 Mittelmeer 131-146, 162, 164, 169, 432, 439 Anm. 136, 444, 446, 452, 461, 473, 474 Anm. 298, 488 u. Anm. 368, 489, 505, 508, 520, 530
 Mitylene/Lesbos, Insel 219, 411, 475, 477 u. Anm. 311, 479 Anm. 325, 485, 486, 487, 525 Anm. 545
 Mljet, Insel 142
 Mnizos, Stadt 375
 Modiacus/Modicus, Berg u. Straßenstation 375 Anm. 326
 Modion, Ort 368
 Mogentiacae, Stadt 264
 Moghol, Straßenstation 599
 Mogronissi, s. Kakkabos/Kekowa (Dolichiste), Insel

- Moka, Hafen 509, 510
 Mokessos, Stadt 118
 Mokilos (Daglari), Station der Feuerzeichenkette 306
 Monembasia/Monobasia, Monembasioten 110, 371, 453, 480, 484, 488, 497, 512 Anm. 495, 535 Anm. 599
 Monopoli, Seestadt 145 Anm. 48, 483 Anm. 346, 505
 Monophysiten, Monophysitismus 257, 549, 550, 552 Anm. 25
 Mons Admirabilis 118, 148, 406, 471
 Monte Cassino 183
 Monte Gargano 481
 Monte Santangelo 503
 Montemno, Straßenstation 363
 Montemurro, Ort in Italien 338
 Mopsuestia/Masista, Stadt 128 Anm. 146, 327, 390
 Mopsukrenai, Straßenstation 128 Anm. 146, 375, 376
 Morano, Ort in Italien 338
 Mormanno, Ort in Italien 338
 Moropaulos, Mitkämpfer Justinians II. 436
 Moros (Katakolon), Stadt 371
 Moschos, Johannes 391-392, 394 u. Anm. 444, 395-396
 Mottola, Burg 332
 Mossul, Stadt 158 Anm. 100
 Muawija I., Kalif von Damaskus (661-680) 152, 153, 245
 Muda di Romania 143
 Mudros, Seestadt 567 Anm. 64
 Muhagid b. Yazid, Gesandter 244f., 597
 Muhammad b. Musa, Astronom 245, 597, 598
 Muhammad ibn Sahl al-Hurasani 597
 Muktadir, Kalif von Bagdad (912-932) 248
 Mula, Berg 334
 Mummolus, Gesandter 454
 Mundhir, sarazenischer Phylarch 300
 Municipium, Stadt 357
 Munis, Truppenbefehlshaber 249
 Muntonitsa, Ort in Mittelgriechenland 368
 Murcie, Hafen der Provinz Tudmir 228
 Murtinos, Dorf 378
 Mus, Straßenstation 593
 Musge, Dorf 374
 Musikos, mächtiger Eunuch 161
 Mykale/Brachianos, Kap 330
 Mykonos, Insel 485
 Myndos, antike Stadt 488
 Myra, Seestadt 328, 378, 379, 468, 470 Anm. 273, 475, 486, 487 u. Anm. 361, 385, 488, 520
 Myrelaiu, Ta, Landgut 114, 222, 293
 Myriangeloi, Kirche in Germia 286
 Myrina, Seestadt 567 Anm. 64
 Myrokopin, kleiner Handelsort Bithyniens 377
 Myrmex, Kanal 327
 Mysien, Provinz Kleinasien 379
 Myus Hormos (= 'Abu Sha'ar), Hafenstadt 398 u. Anm. 465, 509
 Nagy-Szent Miklós (Ungarn), Schatzfund von 166
 Naher Osten bzw. Orient 150, 164, 323, 391, 463, 468, 479
 Nahr Samu, Straßenstation bei Qeimas 589

- Nahuma, jüdischer Mosaizist 184
 Nahuriya, Straßenstation bei Ilgaz oder Karagaviran 594
 Naissos (Niš), Stadt 340, 349, 357, 358, 361, 362, 363, 405 Anm. 495
 Nakoleia, Stadt 596 u. Anm. 144, 597, 599
 Nara, Stadt 400
 Narentaner, Seeräuber 348, 349, 413, 500 u. Anm. 439, 501
 Narni, Stadt 264
 Narses, Feldherr 363
 Narses, Gesandter 433
 Nasir-i Chosrau, persischer Reisender 158
 Nasr ibn al-Azhar ibn Farag, Gesandter 249, 250, 251
 Natho, Straßenstation 395 Anm. 450
 Naum, Schüler Methods 359
 Naupaktos/Lepanto, Seestadt 369, 370, 460 u. Anm. 228, 483, 503, 504 u. Anm. 457, 505, 584 u. Anm. 100
 Nauplion, Seestadt 368, 371
 Naus, Anlegeplatz 496
 Naxos/Naxia, Insel 453, 455, 456, 467, 475, 476, 607 Anm. 1
 Nazareth, Dorf in Galiläa 556, 557
 Nazianzos, Stadt 375
 Neapel, Seestadt Italiens 278, 279, 480, 493, 494 u. Anm. 396, 495
 Neapolis/Sichem, Stadt in Palästina 394, 556
 Neai Patrai, Stadt 370
 Nebo, Berg 184
 Negev-Wüste 106
 Neilos von Rossano, Hl. 101, 113, 175, 176, 225, 321, 338, 339, 611, 612
 Nekropyla bzw. Nekropela (= Karkinis), Bucht 435, 436
 Nemesion, Gefährte des Damaskios 201
 Neochorion, Dorf 370
 Neokaisareia, Stadt 157 u. Anm. 93, 594
 Neon/Hagios Eustratios, Insel 534 Anm. 594
 Neophytos, Gesandter 352
 Nessana, Stadt 106, 119, 560
 Nestorianer, christliche Sekte 99, 257, 492
 Nestos, Fluß 355 Anm. 234, 530
 Neue Mariäkirche bzw. St. Marienbasilika in Jerusalem mit Pilgerherberge 121, 181, 310, 559, 560
 Neuplatoniker 202, 204, 206
 Nicastro, Stadt 175 Anm. 155
 Nicotera, Stadt 332, 335
 Nikaia (Niqija), Stadt 115, 123, 237, 243, 245, 285, 290, 374, 375 u. Anm. 323, 376, 384, 385, 386, 448, 449 u. Anm. 178, 590, 592, 595 u. Anm. 144, 596, 598, 599
 Nike, kleine Stadt u. Straßenstation 364
 Nikephoros, Patriarch von Konstantinopel (806-815) 569
 Nikephoros, Bischof von Milet 114, 293
 Nikephoros von Medikion, Hl. 178, 450, 610
 Nikephoros I., Kaiser (802-811) 96 Anm. 7
 Nikephoros II. Phokas, Kaiser (965-969) 194, 281, 293, 294, 304, 354, 461, 579, 580, 581, 582, 589 Anm. 114
 Nikephoros Bryennios, Thronprä-

- tendent 314f.
 Nikephoros Phokas der Ältere, Feldherr 333
 Nikephoros Uranos, Feldherr u. Gesandter 228, 409
 Niketas, Bischof von Kydonia 290
 Niketas, Mönch 335
 Niketas Alexiu, Mandator 568
 Niketas Magistros 110, 535
 Niketas Ooryphas, Admiral 457
 Niketas Konfessor, Hl. 568 Anm. 66
 Nikodemos, Mönch 328
 Nikolaos Mystikos, Patriarch von Konstantinopel (901-907; 912-925) 443
 Nikolaos, Gesandter 352
 Nikolaos aus Chaldia, Spion 298
 Nikolaos, Kapitän 428
 Nikolaos, Drungarios u. Maler 185
 Nikolaos Mesarites 123, 124
 Nikolaos Muzalon, Patriarch von Konstantinopel (1147-1151) 478, 479
 Nikolaos Mystikos, Patriarch von Konstantinopel (901-907; 912-925) 159, 246, 294
 Nikolaos Studites, Mönch 197
 Nikolaos von Myra, Hl. 385, 517
 Nikolaos von Sion, Hl. 469, 520, 525, 538, 539, 540 Anm. 627, 629
 Nikolaus I., Papst (858-867) 263, 265
 Nikomedeia, Seestadt 125, 237, 280, 283, 372, 375 u. Anm. 323, 377, 378 u. Anm. 338, 381 Anm. 352, 383, 387, 388, 418, 449, 470, 569, 573, 587 u. Anm. 108, 590, 591, 592, 593, 594
 Nikon, Abt des Höhlenklosters 192
 Nikon, der sog. Metanoieite, Hl. 96, 100, 101, 369, 410, 461-462, 517, 542
 Nikopolis, Seestadt von Epeiros 504 u. Anm. 457, 505
 Nikopolis ad Istrum, Stadt 363
 Nikopolis/Emmaus, Stadt in Palästina 393, 404
 Nil, Fluß 152, 324, 399, 414, 396, 397, 398, 399, 508, 509 u. Anm. 479, 546, 553 u. Anm. 27, 563
 Ninive, Stadt 207
 Nisibis, Stadt 147 u. Anm. 55, 148 Anm. 58, 207 u. Anm. 263, 229, 236, 240 Anm. 58, 243, 257, 492
 Nisyros, Insel 487
 Nitra, Stadt in der Slowakei 266
 Nitrische Wüste (Wadi Natrun) 395, 563 Anm. 48
 Nocera, Stadt in Italien 264
 Noepoli/Noia, Festung 337
 Nonnosos, Gesandter 104, 545, 546-548
 Nordsporaden, Inselgruppe 467
 Normannen, Volk 361
 Norwegen, Land 112, 603
 Novae, Stadt 326, 363, 407
 Nubien, Nubier (Nobaden) 257, 403, 548-553
 Nußbäume, Tal der 599
 Nyssa, Stadt 588 Anm. 113
 Obelierius/Willeri, Doge von Venedig (seit 804/805) 253
 Oberes (Ano) Novae, Stadt 359
 Ochrid, Stadt 262, 354, 355
 Ochrida, See 342
 Odessos (Varna), Seestadt 164, 365, 432, 433, 434, 435

- "Öffentliche Straße" in Kleinasien 124
 Ölberg 556, 558
 Oescus, Stadt 358, 363
 Oescus (Isker), Fluß 362
 Oinaion, Stadt 439
 Okalis, Hafen 510
 Olga, Fürstin von Kiev 606
 Olympos, Berg an der mysisch-bithynischen Grenze 280, 285, 306, 329, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 407, 447, 465, 610
 Omajaden, Dynastie in Damaskus 152
 Oman, Land 509 Anm. 478
 Ombos, Soldatenunterkunft in 118
 Onoguren, Volk 166 Anm. 130, 233, 259
 Onopniktes, Nebenfluß des Saros 590
 Ophidares/Phidares, Fluß 504, 584
 Opilio, Senator 345
 Opsikion, Thema 389, 475
 Optatianai, Vorstadt von Nikomedeia 313, 377
 Orestes, hunnischer Gesandter 356
 Organas, bulgarischer Fürst 259 Anm. 129
 Oromoschen, Volk 236
 Oria, Stadt 108, 173, 174, 175
 Orontes, Fluß 187
 Orontesstraße 203
 Ortona, Stadt 278, 333
 Osroëne, Landschaft 126
 Ostia, Hafen Roms 494
 Ostrakine, Ort in Ägypten 395
 Ostrovo-See (Vegorit) 354, 355
 Ostsee 222
 Othrys, Berg 368
 Otto I. der Große, deutscher Kaiser (936-973) 141, 354, 576, 579, 580, 581, 582, 583
 Otto II., deutscher Kaiser (973-983) 332, 335, 336, 338
 Otto III., deutscher Kaiser (983-1002) 255
 Oum-el-Halahil, Ort in Syrien 118
 Oxeiai, Inselgruppe 504 u. Anm. 457
 Padasia, Stadt 408
 Paderborn, Stadt 252
 Padova, Stadt 529
 Paganien, Land 412
 Pagasai-Golf 458
 Palästina, Provinz 102, 106, 116, 149, 152, 181, 225 Anm. 7, 288, 301, 304, 310, 318, 323, 340, 379, 382 Anm. 357, 379, 388, 389, 393-394, 396, 463, 466, 469, 471, 472, 479, 481, 482, 483, 485, 486, 489, 518, 535, 540, 553, 554, 555, 557, 561, 574, 575, 576
 Palaiopolis, unbekannte Stadt 505
 Palatin, Hügel 265, 278
 Palinodion, Hafen 145 u. Anm. 50, 494
 Palioanemoduro, Ort 371
 Palladios, Postbote 303
 Pallene, Halbinsel (Kassandra) u. Stadt (Kassandreia) 466, 467, 567
 Palmyra, Stadt 147
 Pamphilipos, Hafenarbeiter 430 Anm. 90
 Pamphylien, Provinz Kleinasien 299, 305, 415, 416, 471, 512 Anm. 495, 522, 594

- Pamphyliker Golf 524 Anm. 545
 Panax (Panaga), Fluß 352
 Pandemos, Ort 379
 Pandolf, Dux von Salerno 582
 Pangaion, Berg 352
 Panion/Panidos, Seestadt 366, 486
 Pannonien, römische Provinz 265, 266 u. Anm. 146
 Panormos, Stadt an der Propontis 451
 Panormos/Palermo, Seestadt Siziliens 145 u. Anm. 53, 177, 456, 489, 490, 496
 Pantano Longarini-Schiff, Wrack 417, 421, 425
 Panteichion, Ort 449
 Panyos (Ditzina), Fluß 365, 605
 Papisidero, Ort in Italien 338
 Paphlagonien, Provinz Kleinasien 116, 286, 293, 310, 372, 373, 387, 410, 438, 441 u. Anm. 148, 610
 Paphos, Seestadt 481, 486
 Pappa, Stadt 385
 Parentium, Seestadt 501
 Parion, Seestadt 447, 451, 530, 534, 566, 567
 Paris, Stadt 227 Anm. 20, 277 Anm. 177
 Pariser-Komplex 612
 Parnassos, Stadt 375
 Paros, Insel 476
 Parthenios (Bartinsu), Fluß 96, 410
 Parthenisches Meer 472, 522
 Parthenitai, kleine Seestadt 441
 Paschalios, Stratege von Longibardien 225 Anm. 6
 Paspalas, "Stellvertreter" des Kaisers 536
 Passararia, Küstenort Siziliens 490
 Passau, Stadt 263
 Patara, Seestadt 468, 480, 484, 485, 486, 487, 488
 Pateras, Gebirge 369
 Paterius, Ratsherr in Piacenza 558
 Patmos, Insel 294, 466, 467, 485, 487
 Patras, Seestadt 96 Anm. 7, 212, 254, 277 Anm. 178, 338, 369, 372, 454, 455, 456, 462, 499, 504, 505, 577
 Patzinaken bzw. Petschenegen, Patzinakien 167, 228, 437
 Paula, Pilgerin aus Rom 318, 395, 479
 Paula, Straßenstation 565
 Paulinus, Defensor 300 u. Anm. 274
 Paulos, Stratege 501
 Paulos, Metropolit von Ankyra 287
 Paulos, Magistriarios u. Gesandter 301
 Paulos, Bauarbeiter 180
 Paulos, Gefährte des Petros von Atroa 382
 Paulos, kretischer Bischof 474
 Paulos Aiginetes, Arzt 168
 Paulos der Jüngere, Hl. 218, 607 Anm. 1
 Pavia, Stadt 140, 141, 144, 252 Anm. 91, 576
 Paxos, Insel 141
 Pečersk, Kloster 464
 Pechina/Baggana, Hafen von Murcia 229 Anm. 25
 Pegadia, Ort 115
 Pegai, Vorstadt Konstantinopels, Palast von 280, 281 u. Anm. 198, 284, 581
 Pegai, Kloster in Bithynien 374

- Pegasios, Arzt 171, 400
 Peloponnes, Thema von Peloponnes 110, 145, 277 Anm. 178, 330, 333, 368, 369, 371-372, 454, 455, 457, 458, 460, 462, 483 Anm. 346, 484, 493, 498, 504, 517, 541, 610
 Pelusion/Farama, Stadt 153, 154 Anm. 83, 395 u. Anm. 450, 396, 504
 Penna, Seestadt 483 Anm. 346, 524
 Pentapolis in Libyen 212, 493
 Pentaschoenum, Ort in Ägypten 395
 Perdikea (Pharalia), Insel 484
 Perejaslaveč, Stadt 162
 Pergamon, Stadt 164, 373, 381, 382
 Perperina, Straßenstation 566
 Persarmenien, Land 590
 Perser, Persien bzw. Persisches Reich, Persischer Golf 122, 146, 147, 148, 149, 150, 156, 163, 164, 195, 196, 205 u. Anm. 253, 205, 206, 207 u. Anm. 263, 208, 226, 227, 231, 236, 237, 239, 241, 243, 244 Anm. 68, 257, 296, 297, 300, 305, 391, 432, 473, 505, 506, 509 Anm. 478, 546
 Pesaro/Pisaurum, Stadt 264
 Petale, Hafen von Prokonnesos 452
 Petalioi-Inseln 485
 Peter der Einsiedler, Pilger 361
 Peterskirche in Rom 265, 278, 279
 Petra, Stadt in Palästina 147, 148 Anm. 58, 393, 506, 546
 Petra, Stadt in Kleinasien 221, 227
 Petra, Stadt in Lazien 163, 234, 258, 432
 Petra Perciata, Festung 337
 Petra Roseti, Festung 336
 Petronas, Katapan Paphlagoniens 190, 250, 252, 437
 Petros, Comes sacrarum largitionum u. Gesandter 242 Anm. 66
 Petros, Exkonsul u. Gesandter 242 Anm. 66
 Petros, Feldherr 365
 Petros, Patriarch von Jerusalem (524-552) 181
 Petros, Priester u. Mönch 291
 Petros, Klosterabt 285
 Petros, Bischof von Gordorynia 385
 Petros, Bürger von Amalfi 145 Anm. 50, 494
 Petros von Atroa, Hl. 101, 115, 381-384
 Petros Patrikios, Diplomat 226, 345
 Petrus Particiacus, Sohn des Dogen Venedigs 349, 350
 Peukia, Hafen 463, 475
 Phanagoreia/Tamataarcha, Stadt 166, 233, 234, 435
 Phangumier, zypriotische Familie 246
 Pharos (Hvar), Insel 521
 Pharsalos, Stadt 368
 Phasis (Poti), Seestadt 234 u. Anm. 40, 440
 Phasis (Rion), Fluß 234 Anm. 40
 Pherentinos, Gastwirt 125, 126
 Phidos, Diakon 472
 Philadelpheia (Amman), Stadt in Jordanien 181
 Philagathos (= Johannes XVI.), Papst (997-998) 256
 Philagrios, Diakon 196, 209, 439 u. Anm. 140
 Philai, Stadt 550, 551
 Philaretos, Hl. 116, 318

- Philea, Städtchen 363
 Philippikos, Feldherr 590
 Philippi, antike Stadt 352
 Philippopol, Stadt 160, 284, 285, 326, 357, 358, 359, 363, 407
 Philitos, Stadt 328
 Philomelion, Stadt 599
 Philoterias, Seestadt 509
 Philoxenos, Bischof von Hierapolis 118
 Phlubute, Kloster 385
 Phoinikon, Gebiet 399, 509 Anm. 478, 546
 Phoinix, Kap u. Hafen von Myra 469, 470 Anm. 273, 474, 475, 486
 Phokas, Kaiser (602-610) 304, 314, 518
 Phokas, Magnatenfamilie 589 Anm. 114
 Phokas von Sinope, Hl. 517, 523 Anm. 541
 Phokis, Landschaft 116, 370, 371, 457
 Photios, Patriarch von Konstantinopel (858-867; 877-886) 198, 199, 260, 266, 267, 268
 Phrygien, Provinz 245, 246, 326, 380 Anm. 349, 381, 382, 389, 568 Anm. 66, 594, 596
 Phuloi, Stadt 233, 441
 Phurka, Paß 368
 Purnoi/Korseai, Insel 475
 Phuska, Phuskarion 128-129
 Phygeia, Hafen von Ephesos 219, 461, 476, 480, 488, 536
 Phyraion, Küstendorf u. Straßenstation 565
 Picaria, Stadt 363
 Pilger von Bordeaux 375
 Pilgerreisen 333, 334, 335, 373-377, 378, 379, 380, 381 u. Anm. 352, 382, 395-397, 461 Anm. 230, 479-488, 495, 609-610
 Pilgerstraße (Via Tauri) 374-377, 379
 Pilgerstraße über Ephesos 379
 Pimolisa, Stadt 594
 Pippin, König Italiens (bis 810) 252 Anm. 91, 253
 Piraterie 348, 349, 350, 351, 462, 530-537
 Piräus, Hafen von Athen 207, 276, 459, 461, 483, 535
 Pisaner, (die) Bürger von Pisa 432, 512 Anm. 495
 Pisidien, Provinz Kleinasien 568 Anm. 66, 594, 596 u. Anm. 149
 Pistos, Stadt 365
 Placidiapalast in Konstantinopel 454 Anm. 199
 Plataiai, antike Stadt 369
 Platamon, Küstenort 367
 Platanon, Vorstadt von Antiocheia 327
 Plateia Petra, Festung Lydiens 383
 Platon, Abt des Sakkudion-Klosters 564
 Plattensee 263, 264, 266
 Plinthias/Phintias, Kästenort 490
 Pliska (= Tzika?), bulgarische Hauptstadt 160, 359, 360, 365
 Po, Fluß 308 Anm. 2, 576
 Podandos, Paß von 375, 590, 598, 599
 Poetovio (Ptuj), Stadt 262, 264
 Pola, Seestadt 501
 Policastro, Burg 338
 Polychron(ia)/Polichnion, Kloster 261 u. Anm. 136
 Polyuktos, Patriarch von Konstantinopel (956-970) 285

- Pompeii, Stadt 357
 Pompeiopolis, Stadt in Kilikien 376
 Pompeiopolis, Stadt in Paphlagonien 372
 Pontos, Gebiet Kleinasien 163, 165, 166, 188, 372, 387, 388, 433, 439, 441, 517, 591, 593
 Popolia/Boboliane, Ortschaft in Thrakien 352
 Populonia, Hafenstadt 529 Anm. 573
 Porphyrios, Bischof von Gaza 106
 Porphyrioskloster am Rhyndakos 115, 383, 384
 Porta S. Sebastiani in Rom 278
 Porto, Hafen Roms 489, 493, 494
 Poson, Schlacht von 307
 Postumianus, Pilger 479
 Poteoli/Pozzuoli, Hafen 494, 499
 Pothos, Strategie 369
 Prainetos/Pronektos, Seestadt 285, 448, 596
 Prasmon, Straßenstation 375 u. Anm. 326
 Prinkeponnesos, Insel 449, 525 Anm. 545
 Priskos, Feldherr 359, 365
 Priskos Panites, Historiker u. Gesandter 339, 356
 Priskianos von Lydien, Philosoph 205, 207
 Probaton (Provadija), Festung 366
 Probos, Gesandter 258
 Proklos, Lehrmeister der Akademie 169, 203
 Prokonnesos, Insel 451, 452, 459, 464, 475, 520, 530, 533
 Prokop, Historiker 295, 296, 491, 514, 547 u. Anm. 8
 Prokopios, Empörer 375 Anm. 325
 Prophet (Mohammed) 151, 152, 193
 Propontis, Meer 110, 444-452, 521, 527, 541 Anm. 634, 573
 Prostitution 214-216
 Prusa, Stadt 280, 283, 285, 315, 380, 383, 386, 387, 418, 447, 448 u. Anm. 173, 449, 565, 569, 599 Anm. 161
 Prusias ad Hypium, Stadt in Honorias 384, 387, 388
 Ptelei (= Hodja Kalesi bei Eftele), Festung 568 u. Anm. 70, 569
 Ptelei, Küstenort 569 Anm. 70
 Pteleu, Hafen 507
 Ptolemais, Seestadt Palästinas 394 u. Anm. 444, 468, 470, 555
 Ptolemais, Stadt in Kyrenaika 135
 Pullio, Subdiakon 300, 344
 Punier, Volk 491
 "Punta dei vescovi", Kap 521
 Purko, Ort auf Kythera 184
 Pygmäen, afrikanische Rasse 546-547
 Pylai (Karakilise), Seestadt, auch Ano Pylai 96, 110, 115, 117, 282, 283, 285, 294, 295, 374, 384, 387, 418, 470, 515, 543, 589 Anm. 114, 590, 591, 592, 596
 Pyramos, Fluß 327, 448 u. Anm. 173, 449 u. Anm. 178
 Pythia (Therma), Badeort 280, 282, 470, 565 u. Anm. 52
 Qays, arabischer Phylarch 546
 Qizan, Anlegeplatz 507f.
 Quedlinburg, Stadt 253
 Quentavic, Hafen Frankreichs 277 Anm. 177
 Quimedava/Kumudeva, Festung 340 u. Anm. 178

- Qubba, Ort in Ägypten 563
 Radhaniya, jüdische Fernhändler 153 u. Anm. 83, 155, 504
 Raga, Stadt 236 Anm. 45,
 Ragusa/Rausion, Ragusaner, Ragusanischer Meerbusen 405 Anm. 495, 501, 503, 512 Anm. 495
 Raithu/Tor, Ortschaft in der Wüste Arabiens 397, 399, 507
 Rama, Ort bei Bethlehem 560
 Rambert, Bischof von Verdun 360
 Rametta/Erymata, Festung 334
 Ramusa, unbekannte Stadt 390
 Rapolla, Stadt 337
 Ratiaria, Stadt 357, 363
 Ravenna, Exarchat von 253, 264, 344, 346, 500, 502
 Raymond, Seigneur von Busquet u. Pilger 482
 Rechtsschule in Berytos 195 u. Anm. 221, 555
 Regensburg, Stadt 163, 253, 266
 Reisegebete 95
 Reisekosten, Fahrpreise 105-107, 538-539, 573, 575
 Reisezeiten 99, 135, 145 Anm. 52, 153, 157, 162, 181, 235-236, 237, 241-242, 264, 277 Anm. 177, 286, 303-305, 333, 344, 353 u. Anm. 225, 355 u. Anm. 234, 235, 356, 357, 357, 359, 361, 364, 366 Anm. 276, 367, 372, 375, 376, 381, 383, 391, 396-397, 423, 434, 437, 441 u. Anm. 148, 442, 443, 444, 450, 455, 456, 459, 463, 466, 467, 469, 470, 472f., 478 u. Anm. 318, 320, 321, 479, 484, 486, 489-491, 493, 496, 497, 498, 502, 505, 509, 510, 536, 561-562, 565, 567, 568 u. Anm. 66, 577, 584, 585, 590, 596-597, 604
 Remesiana, Festung 340
 Rendina, Festung 355 Anm. 234
 Rentakios, Magnat 535
 Rephidim, biblischer Ort 561
 Rhaidestos, Seestadt 309, 366, 367, 446, 452, 479 Anm. 325, 486, 607 Anm. 1
 Rhebas (Gökçesu), Fluß 381 Anm. 351
 Rhegion, Seestadt Thrakiens 284, 326, 366
 Rhegium (Reggio), Seestadt Süditaliens 139, 177, 279, 331, 332 u. Anm. 129, 335, 337, 338, 370, 480, 493, 494, 495, 496, 497, 498
 Rheintal 376
 Rhodophylles, Kubikularios 177
 Rhodos, Insel 106, 131, 139, 151, 169, 294, 420, 430, 453, 468, 469, 470, 472, 473, 475, 476, 478 u. Anm. 318, 479 Anm. 325, 485, 486, 487 u. Anm. 361, 488, 525, 532, 555, 573
 Rhyndakos, Fluß 380, 383, 389, 451, 565, 599
 Richard, Abt von St.-Cybar von Angoulême 360
 Rinocorura, Ort in Ägypten 395
 Rion-Antirion, Meerenge 504
 Rizus, Stadt 439
 Robert I., Graf von der Normandie 355, 376
 Robert Guiscard, normannischer Fürst 145 Anm. 21
 Rogatorion, Stadt 234
 Rom, Großstadt 116, 138, 139, 140, 144, 145 u. Anm. 49, 153, 156, 157, 196, 252 u. Anm. 91, 254,

- 255, 256, 260, 263, 264, 265, 266
Anm. 146, 270, 275, 277 Anm.
177, 278, 279, 291, 300, 332,
333, 334, 335, 336, 338, 343,
344, 355 Anm. 236, 361, 392,
406, 409, 421, 445 Anm. 162,
457, 464, 468, 479, 480, 481,
489, 490, 491, 492, 493, 494 u.
Anm. 396, 495, 496, 498, 499,
502, 534 Anm. 594, 580
- Romania, Bezeichnung von Byzanz 165
- Romanos I. Lekapenos, Kaiser (920-944) 120, 157, 282, 534
- Romanos II., Kaiser (959-963) 225 Anm. 6
- Romanos III. Argyros, Kaiser (1028-1034) 112, 273 Anm. 161
- Romanos, Patrikios u. Katepan Italiens 335
- Romuald, Bruder des Dux von Salerno 582
- Rossano/Ruscianum, Seestadt 175, 225, 332 u. Anm. 129, 496, 499, 609
- Rossos, Küstenort 392
- Rostislav, Fürst von Mähren 260, 262, 263, 266
- Rotes Meer 122, 147, 148 u. Anm. 58, 164, 396, 397, 398, 399, 415, 474, 505-510, 546
- Rouen, Stadt 253
- Ruchas, Mönch u. Baumeister 182
- Rufinos, Gesandter 207, 241
- Rumänien, Land 570
- Russen bzw. Rus', Rußland 111, 150, 160, 163, 191, 192, 228, 268, 405, 432, 437, 446, 464, 483, 545, 576, 600-606
- Rusticius, Gesandter 356
- Sabas, Pilger 102
- Sabas, berühmter Mönch in Palästina 181, 393, 472
- Sabas von Collesano, Hl. 145 Anm. 50, 334, 335, 336
- Sabas, Gefährte des Antonios des Jüngeren 384
- Sabinianus, Heerführer 342
- Sabiren, s. Hunnen, Volk
- Sabratha, Stadt 185
- Sabulente Canaliun, Straßenstation 365
- Sachakios, Diener 114
- Sachsen, Land 141, 576
- Saewulf, Pilger 485-486, 505
- Saghira/Sangaros, Festung 387, 586, 587 u. Anm. 108, 594
- Sakkudion, Kloster 565
- Salamainos, jüdischer Mosaizist 184
- Salerno, Dukat von 332, 336, 339
- Salibas, Mitkämpfer Justinians II. 436
- Salinas, Kloster in 302, 494f., 496
- Salomon, Kaufmann u. Gesandter 229 Anm. 25, 576, 601 Anm. 163
- Salona, Salonitaner 111, 346, 358, 363, 462, 502 u. Anm. 448
- Salzburg, Stadt 263
- Samareia/Sebaste, Stadt 556, 557
- Samaritaner, Volk 393, 404, 557
- Samonas, Kubikularios u. Patrikios 302, 589 Anm. 114
- Samos, Insel 203, 392, 453, 468, 475, 476, 477, 480, 485, 486, 487, 573
- Samosata, Stadt 390
- Samothrake, Insel 451, 465, 531
- Samuel, Zar der Bulgaren (etwa 996/997-1014) 158, 325 Anm.

- 84, 354, 367, 368
- Samuqmus/Keltzene, Stadt 594
- San-Chirico-Raparo, Burg 336
- San'a, Stadt 190
- Sangarios, Fluß 125, 327, 374, 378, 387, 409, 440, 586, 587, 593, 594
- Sangaros/Angaros (Engurë), Seestadt 591
- Sanqara/Sangaros (= Leukai), Stadt 595, 596
- Santabaris, Stadt 599
- Sarapta, Stadt in Palästina 555
- Sarapta, Stadt in Kleinasien 596
- Sardeis, Stadt 389, 568
- Sardinien, Großinsel 489 u. Anm. 370
- Saricha/Sarukha, Stadt 586, 587, 589
- Sarkel, Burg 166, 190, 191, 437
- Saronischer Golf 454
- Saros, Fluß 327, 590
- Sartzapedon, Manglabite 599 Anm. 161
- Sasima/Kasin, Festung 245, 375
- Sasson, Insel 504 u. Anm. 457
- Sasu, Land in Afrika 509
- Sauro, Nebenfluß von Agri 338
- Savaria (Szobathely), Stadt 262, 264
- Saxonia, "civitas" 334
- Scalea, Hafen 145
- Scampa (Elbassan), Stadt 342, 344
- Scarbantia (Sopron), Stadt 262, 264
- Scatrae (Skatrina), Straßenstation 365
- Schamalinichon, Festung 258
- Schiffsbeiboot 525-526
- Schiffspumpe 527 u. Anm. 558
- Schmuggelhandel 131, 132, 140, 141
- Schule des Tychikos in Trapezunt 197
- Schwarzes Meer 149, 162, 163-167, 190, 231, 232, 233, 234, 414
- Scodra, Stadt 358, 432-444, 524
- Scribla, Festung 332
- Sebasteia, Stadt in Kleinasien 243, 589 Anm. 114
- Sebasteia, Stadt in Palästina 394
- Sebastian, Diakon 462
- Sebastupolis, Stadt 589 Anm. 114
- Secundinus, Bischof von Tauromenium 454-455
- Securisca, Ort 365
- See mit dem süßen Wasser 594
- Seidenstraße 147, 150, 151 Anm. 75, 164, 235, 236 u. Anm. 45
- Sekros, Fluß 410
- Seleukeia Sidera, Stadt in Nordpisdien 385, 386
- Seleukeia, Stadt am Kalykadnos in Kilikien 183, 329, 376, 385, 477
- Seleukeia Pieria, auch St. Symeon, Stadt am Orontes 117, 200, 392, 468, 471, 486, 534 Anm. 594, 571 Anm. 74
- Selge, Stadt 596 Anm. 149
- Selinas/Sulinas, Nebefluß der Donau 605
- Selinus, Hafen 480 Anm. 332
- Seltz an der Saale (Königshofen), Stadt 252f.
- Selymbria, Seestadt 348 u. Anm. 210, 360, 366, 447
- Seminara, Ort 338
- Semneion, Nonnenkloster Lydiens 383
- Senij, Ort an der istrischen Küste 521 Anm. 532
- Serben, Serbien 352, 535

- Serçe Liman-Schiff, Wrack 192, 419, 420, 426, 541 Anm. 635, 569, 574-576
- Serdica (Sofia), Stadt 160, 340, 341f., 349, 356, 358, 359
- Sergios, Patriarch von Konstantinopel (610-638) 377
- Sergios/Surhun, Dolmetscher 250
- Sergios, Presbyter u. Periodeutes 289
- Sergios, Eunuch 450
- Sergios, Sohn des Architekten Stephanos 182
- Sergios, Bischof von Madaba 184
- Sergiupolis/Resafa, auch Tetrapyrion, Stadt 147, 564
- Serinda, Land 100
- Sermento, Nebenfluß von Sinni 337
- Sermesianen, Völkerschaft 362
- Serperi, Kloster 339
- Serrai, Stadt 352
- Sestos, auch St. Euthymios, Seestadt 446, 486
- Severos, Patriarch von Antiocheia (512-518) 301
- Shefatiah, ein Jude 108
- Shu'ayba, Küstenort Arabiens 507
- Siberis/Hieros Potamos, Fluß 327, 375
- Sideron (Zebelda/Τζιδιλόν), Festung 234 Anm. 40
- Sidon, Seestadt 147, 468
- Siebenschläferstätte 597, 598
- Sigriane/Kalos Agros, Küstenort bei Kuşunlu 313, 380, 450, 451
- Sila, Gebirge in Bruttium 494 Anm. 396
- Silvinus, Bischof von Auchy (Artois), Pilger 481
- Simeon, Missionar 257
- Simplikios, Philosoph 204 Anm. 250, 205, 206, 207, 208
- Simsat (= Haraba bei Nagaran), Straßenstation 593
- Sinai, Berg u. Halbinsel 102, 106, 110 Anm. 69, 118, 149, 151, 182, 185, 323, 391, 395, 396, 397, 399, 560, 561, 562
- Singidunum, Stadt 356
- Sinni, Fluß 335, 337
- Sinope, Seestadt 165, 233, 372, 433, 437, 438, 439 u. Anm. 140, 441 u. Anm. 150, 442, 443, 540 Anm. 623
- Siponto, Seestadt 348, 500, 502 u. Anm. 448
- Siricha, Ort in Kleinasien 589 Anm. 114
- Sirmium, Stadt 190, 265, 341, 358, 363 Anm. 260
- Sisilisson, Festung 258
- Sisinios, Einwohner von Chrysopolis 213
- Sisinnios, Admiral 459
- Sisinnios, Protospatharios 348
- Sisinnios, Bischof von Chersonesos 290
- Sitinuth, Ort in Ägypten 396
- Sizabulos (Istämi), Herrscher der Westtürken 231, 235
- Sizilien, Großinsel 110 Anm. 69, 137, 138, 139, 143, 145, 170, 177, 225, 280, 333, 336, 338, 351, 369, 421, 454, 459, 463, 474, 489, 490, 491, 492, 495, 496, 497, 498 u. Anm. 421, 513 u. Anm. 499, 520, 533
- Skamarer, Räuber 402-403
- Skandinavien, Skandinavier 166, 483, 600, 603
- Skiathos, Insel 459

- Sklavenen, Sklavenien 350, 351, 358, 368, 414, 446, 451
- Sklavonien, Land 501
- Skopelos, Küstenort in Syrien 392, 571 Anm. 74
- Skupoi (Skopje), Stadt 352, 362
- Skyros, Insel 293, 458
- "Skythien", "Skythen", antikisierende Bezeichnungen 218, 272
- Skythopolis, Stadt 393, 394, 556
- Slaven, Volk 162, 222, 254, 259, 260, 261, 267, 268, 270, 276, 288, 346, 349, 358, 371, 404, 405, 436, 455, 479, 530, 531, 532, 537, 554, 600, 603
- Slavenburg, Festung 598
- Smoleanen, Slavenstamm 351
- Smyrna, Seestadt 219, 331, 373, 389, 468 u. Anm. 265, 477 u. Anm. 311, 485, 486, 565, 568, 573
- "Söhne des Sozas", Popina in Jerusalem 128f.
- Soelos (= Saul), jüdischer Mosai-zist 184
- Sogder, Sogdiana 150 u. Anm. 71, 230, 232, 235, 605 Anm. 178
- Sokotra, Insel 148, 510
- Solomon, Neffe des gleichnamigen Strategen 171, 400
- Somalien, Land 510 Anm. 486
- Sopatros, Kaufmann 149
- Sophia, Gattin Justins II. 172
- Sophia-Hafen in Konstantinopel 255
- Sophienkirche in Jerusalem 559
- Sophienkirche bzw. St. oder Hagia Sophia in Konstantinopel 98 Anm. 14, 181, 294
- Sophon, Berg 375 u. Anm. 323, 586 Anm. 107
- Sophon bzw. Lacus Suph(n)onensis oder Boane, See 378, 586 u. Anm. 107
- Sophronios, Mönch 391f., 491
- Sostra, Straßenstation 363
- Sozopol (Apollonia), Seestadt Thrakiens 164, 363, 364, 433
- Sozopolis, Stadt in Pisidien 115, 125, 374
- Spalato (Split), Stadt 346, 353, 521
- Spanien, Spanier 136, 156, 170, 228, 576, 577
- Sparta/Lakedaimon, Stadt 143, 328, 371, 498, 504, 535
- Spercheios, Fluß 370
- Spoleto, Stadt in Italien 264
- Sqn, Sohn eines Gouverneurs 148
- St. Agathe, Kloster 339
- St. Andreas, Kirche in Rom 265
- St. Andreas, Kap Zyperns 486
- St. Bartholomäus, Kirche auf Lipari 495
- St. Clemente, Kirche in Rom 265
- St. Constanza, Kirche in Rom 311
- St. Faustus, Kirche in Alexandria 118 Anm. 110
- St. oder Hl. Georgios, Kastell u. Hospiz 118 Anm. 112, 122, 560, 561
- St. Johannesbasilika in Samareia 558
- St. Maria, Hafen 486
- St. Maria ad martyres, Kirche in Rom (Agrippas Rotunda) 279
- St. Maria Maggiore, Kirche in Rom 265, 279
- St. Michael, Pilgerstätte auf dem Monte Gargano 481
- St. Petronilla, Kirche in Rom 265
- St. Severina, Stadt 336
- St. Sophia, Kirche in Alexandria

- 118 Anm. 110
 St. Theodoros, Fremdenheim 118
 Anm. 113
 St. Thomas, Kloster beim Hafen
 von Seleukeia 472
 Stagoi, Paßweg von 370
 Staphnos, Insel (= Kaymene oder
 Siphnos) 484
 Staurakios, Logothet des Dromos
 368
 Staurakios, Kaufmann 161
 Staurakios, Mosaizist aus Ebus
 184
 Steirion, Ort in Phokis 371
 Stephan I. der Hl., Großfürst (997-
 1000) u. König (1001-1038)
 von Ungarn 360
 Stephan V., Papst (885-891) 496
 Stephan Vojislav, Fürst der Serben
 465
 Stephanaphana/Stefana, Straßen-
 station 340
 Stephane, Palast in Konstantino-
 pel 579
 Stephaniakon, Kastell 340
 Stephanos, Architekt 182
 Stephanos, Klosterabt 393
 Stephanos der Jüngere, Hl. 610
 Stephanos, Koch 124
 Stephanos, Diakon u. Schiffsherr
 473
 Stephanos, Mitkämpfer Justinians
 II. 436
 Stephen, Graf von Blois 355f.
 Stoboi, Stadt 288, 341, 358, 362,
 363
 Stomia/Tsagr, Gebiet um die Kili-
 kischen Pässe 299
 Stoponion, Stadt 340
 Storgosia, Straßenstation 363
 Stotzas, Empörer 296
 Straße des Euphrats 247
 Strata Diocletiana, römische Stra-
 ße 147
 Stratonikeia Hadrianopolis, Stadt
 568
 Stratonikeia, Stadt Kariens 389
 Strobiliu-Kloster 388
 Strobilos, Hafen 451, 465, 480, 481
 Anm. 333, 486, 488
 Stromboli, Inselchen 529
 Strongylon Kastron bzw. Castrum
 Rotundum 326, 344, 348 u.
 Anm. 210
 Strumiča (Tiberiupolis), Stadt 352,
 362
 Strymon, Fluß 96 Anm. 7, 325
 Anm. 84, 351, 362, 405, 464,
 531
 Studiu-Kloster 120, 197, 565, 569
 Stygisches Gewässer 202 u. Anm.
 244
 Stylianos Tzautzes, Basileopator
 284
 Stylis (Stilo), Anlegeplatz Südita-
 liens 496
 Suanien, Landschaft 149, 227
 Suanitai, Region 594
 Sub radice (bei Hristo Danovo),
 Straßenstation 363
 Succi (= Stenes), Paß 325 Anm. 84,
 340
 Suchumi, Küstenort 235 Anm. 40
 Suf, Meer von 552
 Sufes (Sbiba), Stadt 400
 Sufetula (Sbeitla), Stadt 400
 Sugdaia, Stadt 443
 Suleiman, Kalif von Damaskus
 (715-717) 563 Anm. 47
 Sunaif, Eunuch 250
 Sura, Stadt 147, 390, 564
 Surandala bzw. Arindela (Wadi

- Garandal), Ort u. Kastell in
 Palaestina III 118, 122, 395,
 562-563
 Sutton Hoo, Ortschaft in England
 136
 Svatopluk, Fürst von Mähren 266
 Svjatoslav, Fürst von Kiev (962-
 973) 162
 Swein Godvinsson, Pilger 376
 Sybaris, alte Stadt 338
 Sykai, Vorstadt Konstantinopels
 364
 Sykea, Küstenort der Peloponnes
 484
 Sykeai, Ort in Galatien 125, 303,
 310, 315, 374, 377, 378
 Syllaion, Stadt 313, 384
 Syllektos, Stadt 310, 400
 Symbola-Bucht 484
 Symbolon/Cembalo (Balaklava),
 Hafen von Cherson 435
 Symbulu, Kloster auf Zypern 473
 Syme, Insel 484, 485
 Symeon, bulgarischer Zar (893-
 927) 159, 349 Anm. 213, 350,
 354, 368
 Symeon, Protoasekretis 580
 Symeon, Gefährte des Blasios von
 Amorion 542
 Symeon, Mönch von Athos 464
 Symeon, Mönch 526 Anm. 564
 Symeon der Ältere, Hl. 126, 289
 Symeon der Jüngere, Hl. 148, 186,
 406
 Symeon Salos, Hl. 321
 Symeon von Trier, Pilger 361
 Synada, Stadt 287, 308, 385, 386,
 596, 599
 Synai, Stadt 125, 378
 Synesios von Kyrene, Bischof u.
 Philosoph 515 u. Anm. 507, 516
 Syrakus, Seestadt 198, 224, 279,
 280, 296, 480, 489 u. Anm. 370,
 492, 495, 497, 498
 Syrer, Syrien 119, 124, 126, 127,
 140, 146, 147, 148, 151, 152,
 153, 154, 156 Anm. 92, 158 u.
 Anm. 100, 163, 164, 179, 186,
 187, 188, 194, 201, 289, 297,
 298, 299, 300, 304, 311, 316,
 377, 389, 390-393, 402, 453, 459,
 471, 478, 481, 490, 504, 512
 Anm. 495, 535, 574, 575, 576,
 589 Anm. 114, 590, 599 Anm.
 161
 Syros, Insel 418, 485, 517
 Syrteis (Sandbänke) 492
 Tabalta, Stadt 400
 Tabor, Berg 556
 Tabus, Straßenstation 593
 Tadaï, Hafen Zyperns 392
 Tagma, Gesandter 231, 474
 Tainaron, Kap 371, 453, 504
 Talas (Aulie-atal/Dzambul), Stadt
 Mittelasiens 235
 Tall al-Sihab 202 Anm. 244
 Tall Hur (Hauran), Straßenstation
 593
 Tanis, Ort in Ägypten 157 Anm.
 96, 395, 396,
 Taormina (antikes Tauromenium),
 Seestadt 490, 495, 496, 498
 Taphosiris, Ort in Libyen 118
 Taprobane/Ceylon, Insel 149, 510
 Tarasios, Patriarch von Konstan-
 tinopel (784-806) 291
 Tarent, Seestadt 173, 277, 332, 335,
 481, 496, 498
 Tarim (auch Oich oder Oichardes),
 Fluß, Tarimbecken 233, 236
 Anm. 45

- Taron, Landschaft 243
 Tarsia, Region 594
 Tarsos (Terzi Yeri), s. Saghira/
 Sangaros, Festung
 Tarsos, Seestadt 128 Anm. 146,
 158 Anm. 100, 215, 226, 245,
 247, 273, 299, 327, 375 u. Anm.
 325, 376, 378, 392, 406?, 468,
 470, 483 Anm. 346, 522 Anm.
 536, 590, 597, 598
 Tataion, Straßenstation 374, 375
 Tattasee 306
 Taua, Straßenstation 395 Anm. 450
 Tauriana, Seestadt 332, 494
 Taurus, Gebirgssystem Kleinasien
 306
 Tautaendia, Brücke mit Wirtshaus
 374
 Taygetos, Berg 371
 Tebeste, Stadt 171, 400
 Tel Aqibrin, Ort in Syrien 127
 Telanissos (Deir Seman), Ort in
 Syrien 126
 Telos, Insel 487
 Tembris, Fluß 306
 Tempe-Tal 367
 Tenedos, Insel 468, 469, 475, 486,
 521, 530, 531, 567
 Tenos, Insel 461 Anm. 230, 485
 Tephrike, Stadt u. Aplekton 591
 Terekfluß, -steppen 231, 233
 Terni, Stadt 264
 Terpimir, kroatischer Fürst 217
 Terracina, Seestadt 278, 335, 480,
 493, 494, 495
 Tervel, bulgarischer Khan (702-
 718) 159
 Thasios (= Insel St.-Konstantins),
 Seeinsel 380
 Thasos, Insel 451, 465
 Thebais, Provinz Ägyptens, The-
 baiswüste 118, 312, 318, 391,
 396, 403, 548, 549
 Theben, Stadt in Ägypten 395, 397
 Theben, Stadt in Böotien 143, 303
 Anm. 289, 325 Anm. 85, 328,
 330, 368, 369 u. Anm. 299, 485
 Theben, Stadt in Thessalien 459
 Theben, Stadt in Kleinasien 331
 Thekla, Gattin des Johannes aus
 Piacenza 555
 Thenai, Seestadt 132, 493
 Theoderich der Große, ostgoti-
 scher König (471-526) 341, 342,
 344, 495
 Theodor von Tarsos, Missionar
 Englands 276, 277 u. Anm. 177
 Theodora, Gattin Justinians I.,
 212, 213, 282, 462, 549, 550, 551
 Theodora, Gattin des Theophilos
 251, 252, 609 Anm. 7
 Theodora, Tochter des Architek-
 ten Stephanos 182
 Theodoros, Spatharios u. Gesand-
 ter 243 u. Anm. 68, 564-569
 Theodoros, Sohn des Bakchos, Si-
 lentiaros u. Gesandter 224
 Anm. 3, 242, 243
 Theodoros, Bischof von Kyzikos
 285
 Theodoros, Bischof von Philai u.
 Missionar 257, 550, 551
 Theodoros von Sykeai, Hl. 115,
 120, 124, 125, 173, 176, 211, 287
 u. Anm. 224, 288, 321, 374,
 377-378, 473
 Theodoros, Kauffahrer 427 Anm.
 71, 526
 Theodoros, ein Mörder 221
 Theodoros, Schiffer 573
 Theodoros, Händler aus Amida
 146

- Theodoros, Baumeister 181
 Theodoros, Schüler des Maximos
 Homologetes 445 Anm. 162
 Theodoros Apothetis, Bauarbeiter
 179f.
 Theodoros Askidas, Bischof von
 Kaisareia 288
 Theodoros Babutzikos, Gesandter
 229, 254
 Theodoros Daphnopates, Patri-
 kios 96, 515, 543-544
 Theodoros Studites, Theologe 101,
 347, 383, 463, 531
 Theodosios I., Kaiser (379-395)
 274
 Theodosios II., Kaiser (408-450)
 339
 Theodosios III., Kaiser (715-717)
 159
 Theodosios, Patriarch von Alex-
 andreia (535-566) 549, 551
 Theodosios, Bischof von Nonna
 405
 Theodosios, Spatharios 348
 Theodosios, Pilger 390, 393, 394
 u. Anm. 443
 Theodosios, Einsiedler 330
 Theodosios, Soldat 513
 Theodosios-Kloster (bei Skope-
 los) 392
 Theodosiu-Kloster 571 Anm. 74
 Theodosiupolis/Karin, Stadt in
 Armenien 156, 157 u. Anm. 93,
 158 Anm. 100, 196, 242, 243
 Theodosiupolis/Resaina, Stadt in
 Osroëne 207, 242
 Theodotos, Patriarch von Antio-
 cheia (424-428) 315
 Theognostos, Protospatharios u.
 Gesandter 254
 Theoktistos, Logothet des Dro-
 mos 198, 211
 Theoktistos, Patrikios 112
 Theoktistos, Arzt 171
 Theopemptos, Bischof von Kissa-
 mos 290
 Theophanes, Stratege des Themas
 von Samos 607 Anm. 1
 Theophanes, Regionarius 497
 Theophanes, Protospatharios 116
 Theophanes der Bekenner, Chro-
 nist 313, 451
 Theophilos, Kaiser (829-842) 153,
 183, 190, 228 Anm. 25, 436, 609
 Anm. 7
 Theophilos, Patrikios 456
 Theophilos, Mitkämpfer Justini-
 ans II. 436
 Theophylaktos, Protospatharios
 u. Maler (?) 185
 Theophylaktos, Protospatharios
 328
 Theophylaktos, Bischof von Och-
 rid 449
 Theoteknos, Schiffszimmermann
 428 Anm. 81, 428
 Thera (bei Primorsko), Straßen-
 station 363
 Thera/Therasia, Insel 137, 475,
 529
 Theranda, Stadt 363
 Thermaikos, Golf 467
 Thermopylai, Paß 368, 370
 Thesprotia, Landschaft 370
 Thessalien, Landschaft 139, 144,
 367, 368, 370, 458, 459, 460,
 462, 463, 467, 531, 532, 537
 Thessalonike, Stadt 112, 138, 139,
 161, 177, 210, 211, 213, 259, 260
 Anm. 131, 262, 270, 276, 286,
 341, 342, 344, 345, 348, 350, 351
 u. Anm. 217, 353 Anm. 225,

- 355 u. Anm. 234, 358, 362, 363, 369, 370, 411, 444, 457-467, 503, 522, 526, 529, 531, 532, 534, 535, 536, 537, 564, 567, 573
 Theudat, Ostgotenkönig (518-527) 345
 Thierry, Bischof von St.-Hubert (Ardennes) u. Pilger 482
 Thiudimund, ostgotischer Heerführer 342
 Thomas, Logothet des Dromos 298
 Thomas, Erzbischof von Thessalonike 291
 Thomas, Bischof von Amida 188, 189
 Thomas, Mönch u. Maler 184
 Thomas, Mönch 148
 Thomas, Mosaizist 184
 Thomas, Hafenarbeiter 430 Anm. 90
 Thomas, Einwohner von Madaba 120
 Thomas Magistros, Rhetor 523
 Thomas der Slave, Empörer 383
 Thrakesion, Thema 287, 379, 389
 Thrakien, Provinz, Thema 170, 188, 284, 309, 339, 341, 403, 464, 465, 530 u. Anm. 580, 531, 532
 Thule (Südschweden), "Insel" 547 Anm. 8
 Thurii, Seestadt 496
 Thyateira, Stadt 568
 Tiber, Fluß 324
 Tiberias, See 304 Anm. 294, 556, 557
 Tiberios. I. Konstantinos, Regent u. Kaiser (578-582) 242, 283, 284, 300, 395, 402, 491 Anm. 378
 Tigris, Fluß 157, 242, 248, 303
 Tih, Wüste Arabiens 560
 Tilis, Straßenstation 566
 Timios Stauros, Kloster 589 Anm. 114
 Timoea turris, Leuchtturm am Bosphoros 434
 Timotheos III., Patriarch von Alexandria (517-535) 212
 Timotheos, Gesandter 237 Anm. 48
 Timotheos, jüdischer Arzt 172, 173
 Tinnis, Stadt Ägyptens 158
 Tomis/Konstantia, thrakische Seestadt 164, 365, 433, 570, 573, 605
 Tomis/Tome, Seestadt auf der Krim 435
 Toperos, Stadt 358
 Topos tu Lakku/Metata, Ort in Lydien 568, 569
 Torcello, See- u. Handelsstadt 140
 Torre Mordillo, Ort in Italien 338
 Tortona, Stadt 480
 Toscana, Stadt 170
 Totes Meer 151, 330, 391
 Totila, König der Ostgoten (541-552) 331, 454 Anm. 199
 Toxikion, Flußschiffsart 187
 Trachys Kolpos 484
 Traianupolis, Stadt 314
 Trajanskanal 396, 399, 508
 Trajanspaß bzw. Trajansstraße 326, 358, 363, 407
 Tralleis, Stadt 373, 381, 385, 389
 Trani, Seestadt 503
 Trapezunt, Seestadt 154, 156 u. Anm. 90, 91, 92, 157, 158 Anm. 100, 163, 196, 199, 209, 234 u. Anm. 40, 235 Anm. 40, 433,

- 439, 440
 Trdat, armenischer Baumeister 182
 Treiecto (Mirakē), Straßenstation u. Brücke 342 u. Anm. 186
 Tres Tabernae, Straßenstation 344
 Tribunos, Arzt 172
 Trichalix, Berg 378, 380
 Trier, Stadt 229, 253
 Trieris, Stadt 555
 Triesti, Seestadt 521 Anm. 532
 Trigleia, Seestadt 447 u. Anm. 172, 450 Anm. 184
 Trimuthus, Stadt Zyperns 134, 320, 408, 474
 Tripolis, Seestadt Syriens 143, 299, 304, 468, 490, 534, 555
 Tristomon, Hafen von Myra 469, 470 u. Anm. 273, 484, 525, 538
 Triton, Bucht 105, 447, 448 Anm. 173
 Triton, Kap 448 Anm. 173
 Troilos, Bischof von Scampa 344
 Troina, Stadt 334
 Troja, Stadt 573
 Tropaeum Traiani, Stadt 365
 Türken, Türkenreich 149-150 u. Anm. 71, 230-236, 406, 440, 605 Anm. 178
 Turris, Burg 337
 Turxanthos, Herrscher der Westtürken 232
 Tusculum bzw. Tuscolana, Stadt 176, 339
 Tyana, Stadt 245, 375 u. Anm. 325
 Tychikos, Professor 196, 209, 439
 Tyros, Seestadt 133 Anm. 6, 146, 147, 148, 152, 247, 325 Anm. 81, 394 u. Anm. 444, 468, 525 Anm. 545, 555, 556
 Tyrrhenisches Meer 493-496
 Tzakonien, Landschaft 371
 Tzamandos, Stadt 589 Anm. 114, 593
 Tzanenland 326
 Tzanzakon, Festung 258
 Tzat, Herrscher der Lazen 258
 Tzerasanos, Insel 484 u. Anm. 349
 Tzurulos, Stadt 358, 364
 Tzykanisterion in Konstantinopel 603
 Ulu Dag, Berg 306
 Ungarn, Land u. Volk (Magyaren) 163, 259, 268, 360, 361, 405, 406, 482, 582
 Uranios, Arzt u. Sophist 103, 208-209
 Ursus Particiacus, Doge von Venedig (912-932) 349
 Valco, Stadt Mährens 264
 Valens, Kaiser (364-378) 188
 Valentia, Kloster 383
 Valentinian I., weströmischer Kaiser (364-375) 188
 Valentinus, Gesandter 165, 230, 232, 606 Anm. 178
 Valleducios, Kloster 339
 Van, See in Armenien 148 Anm. 58
 Vandalen, Vandalenreich 296, 493, 511 Anm. 493, 514 Anm. 503
 Varna-Fluß 605
 Varus, Schiffer 542
 Venedig, Venezianer 131, 139, 140, 141, 143, 194, 229 Anm. 25, 252 u. Anm. 92, 253, 254, 262, 263, 264, 267, 349, 413, 432, 438, 483, 500 u. Anm. 439, 501, 502 u. Anm. 447, 512 Anm. 495, 537 Anm. 609, 576, 577, 580, 585

- Venosa, Stadt 278
 Verdun, Stadt 360
 Verigava, Paß (= Rišpaß) 325 Anm. 84, 366
 Versinikia, Stadt bei Hambarli 366
 Via Amber 262, 264
 Via Appia 175, 278, 331, 332, 333, 480, 481, 494
 Via Egnatia 117, 162, 177, 262, 286, 300, 315, 340, 341-356, 367, 464, 465 u. Anm. 256, 483, 554
 Via Flaminina 264
 Via Hadriana 398
 Via Nova Traiana 147
 Via Popilia 145, 331, 332, 339
 Via Traiana auf der Hämushalbinsel 326
 Via Traiana in Italien 278, 331, 332, 333, 481
 Vibo, Seestadt 331, 332
 Vibo Valentia, Seestadt 494 u. Anm. 396
 Vierzig Märtyrer, Kirche in Konstantinopel 211
 Viggiano, Stadt 175 Anm. 155
 Viglas, Dolmetscher 356
 Vigilius, Papst (537-555) 97 u. Anm. 14, 138, 454 u. Anm. 199, 462, 495
 Viminacium, Stadt 357, 359
 Vindia/Gordion, Ort 125
 Visignano, Stadt 332
 Vitale, Hl. 336, 337, 495
 Vitalian, Feldherr 241
 Vitičev, Stadt 603
 Vitola, Stadt 342, 355
 Vladimir, Fürst von Kiev (972-1015) 191, 268, 269
 Vsevolod Jaroslavič, Fürst von Kiev (1078-1093) 192
 Vulcano, Insel 495, 529
 (Wadi) Salamun, Festung 245
 Walia-See 598
 Walid I., Kalif von Damaskus (705-715) 193 u. Anm. 216
 Wallachei, Land 357
 Waräger, Volk 166, 268, 438
 Willibald, Pilger 138, 480-481, 494, 525 Anm. 545
 Winde, Windnamen 521 u. Anm. 532, 522 u. Anm. 536
 "Wirtshaus des Theodoros" 123 Anm. 129
 Wirtshaus in Assos 103, 106
 Wirtshaus in Sykeai 124, 125
 Ξενοδοχεῖον τῶν Ῥωμαίων καὶ Παλάτιον ἐν τῷ Ταύρῳ, Gesandtenunterkunft 578
 Xerolimne, Ort 388
 Xerolophoi, Ort 568
 Xeron Choraphion, Kloster 319
 Yalova, Ort 449
 Yassi-Ada-Schiff oder Schiffswrack I. 419, 420, 425, 528, 569-573, 574
 Yassi-Ada-Schiff oder Schiffswrack II. 164, 419, 420, 421, 528, 541 Anm. 630
 Yenisehir, Ortschaft 381 Anm. 351, 385, 518
 Yahya b. al-Hakam bzw. Al-Gazal, Gesandter 251, 252
 Yarmuk, Fluß 202, 555, 556
 Zacharias von Sura, Diplomat 226, 242 Anm. 66, 243 u. Anm. 68, 244 Anm. 68
 Zacharias-Kloster auf dem Olympos 380, 382, 383, 386
 Zafar, Stadt 190

- Zakynthos, Insel 498, 520
 Zaldapa, Stadt 365
 Zapetra, Festung 598
 Zela, Stadt 589 Anm. 114
 Zemainia, Dorf 372
 Zemarchos, Gesandter 149, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 440
 Zenobia, Stadt 180
 Zenodotos, Schulleiter der Akademie 203
 Zephinezer, Stratege 463
 Zephyrium, Anlegeplatz 496
 Zetunion/Lamia, Stadt 368, 370
 Zingion, Küstenort Ostafrikas 148, 510 u. Anm. 486
 Zionsbasilika in Jerusalem 559
 Zoe Tzautzina, 2. Gattin Leons VI. 284
 Zollstätten 154-155, 444-445, 451, 506-507, 530
 Zontarion, Hafenplatz Kretas 467
 Zygos, Bergpaß 370
 Zypern, Großinsel u. Thema, Zyprioten 152, 154, 158, 246, 290, 299, 320, 377, 378, 381, 382, 385, 392, 433, 460, 461, 462, 468, 469, 473 u. Anm. 294, 474, 477 u. Anm. 315, 478, 479 u. Anm. 325, 480 Anm. 332, 481, 482, 486, 487, 488, 532, 535, 538, 555